

PORTI E MEDITERRANEO

newsletter semestrale



I maritime indicators
L'analisi del traffico
Le grandi infrastrutture: Trieste e Koper

dicembre 2012

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

Presidente ASSOPORTI

Luigi MERLO

Direttore Generale SRM

Massimo DEANDREIS

Coordinamento editoriale

Alessandro PANARO (SRM)

Elaborazione

Arianna BUONFANTI (SRM),
Tiziana MURGIA (ASSOPORTI)

Progetto grafico e sviluppo editoriale

Marina RIPOLI (SRM)

Si ringraziano per la collaborazione

Elena BRENO (Intesa Sanpaolo)
Vanna COSLOVICH (Autorità Portuale di Trieste)
Sebastjan SIK (Luka Koper-Port of Koper)

Uno speciale ringraziamento a

Autorità Portuale di Trieste, Banca Koper,
Intesa Sanpaolo, Coordinamento Banka Koper,
Area CEE, Divisione Banche Estere,
Luka Koper-Port of Koper

I dati forniti sono aggiornati a novembre 2012.

La newsletter è disponibile sui siti web
www.assoporti.it e www.srm.med.com

Prosegue la collaborazione tra **Assoporti** e **SRM**, iniziata nel 2011, con l'obiettivo comune di valorizzare e portare all'attenzione dell'opinione pubblica sempre più il grande tema del trasporto marittimo.

La newsletter **PORTI E MEDITERRANEO** è un prodotto editoriale concepito per illustrare in modo snello ed immediato le dinamiche del comparto e dare voce ai suoi protagonisti, ed in questo numero ha compiuto uno sforzo particolare ed innovativo.

Nella prima sezione della Newsletter sono stati infatti creati 15 parametri di riferimento denominati **Maritime Indicators** che vogliono rappresentare un primo passo per creare un cruscotto della nostra Economia Marittima e per dare una chiave interpretativa alle sue dinamiche ed ai vari fenomeni che le contraddistinguono. Non si ha ovviamente la pretesa di essere esaustivi, il progetto è quello di allargare strada facendo il pacchetto degli indicatori fino a definire un vero e proprio "Sea Economy Outlook" che riesca a dare l'immagine di quali sono le leve che movimentano e che quindi influiscono sugli andamenti del nostro trasporto via mare.

Nella seconda rubrica vengono come di consueto messi in evidenza i dati sul **traffico portuale** per dar conto di come siano attivi e operativi i "nostri" porti e le "nostre" navi nonché quanti e quali tipi di merci essi movimentano.

A seguire la voce del territorio che è rappresentata in questo numero da due importanti realtà: la prima è **Trieste** (il numero scorso furono Genova e Taranto) e la seconda, in linea con la struttura editoriale che prevede interviste a realtà estere, è **Luka Koper**. I presidenti **Marina Monassi** e **Bojan Brank** parlano con noi.

A concludere il numero una rassegna delle più importanti iniziative poste in essere da Assoporti e le segnalazioni bibliografiche.

La redazione

MARITIME INDICATORS 4

INDICATORI "QUOTE DI MERCATO" 4

INDICATORI "COMMERCIO INTERNAZIONALE" 6

INDICATORI "INTERSCAMBIO CON L'AREA MED" 9

IL CRUSCOTTO DELL'ECONOMIA MARITTIMA 12

FOCUS TRAFFICI ITALIA 13

TRAFFICO MERCI IN ITALIA PER FORMA DI NAVIGAZIONE 13

INCONTRI CON I PROTAGONISTI DEL SISTEMA PORTUALE 17

 INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL MANAGEMENT BOARD DI LUKA KOPER SPA
 BOJAN BRANK 17

 INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE
 MARINA MONASSI 19

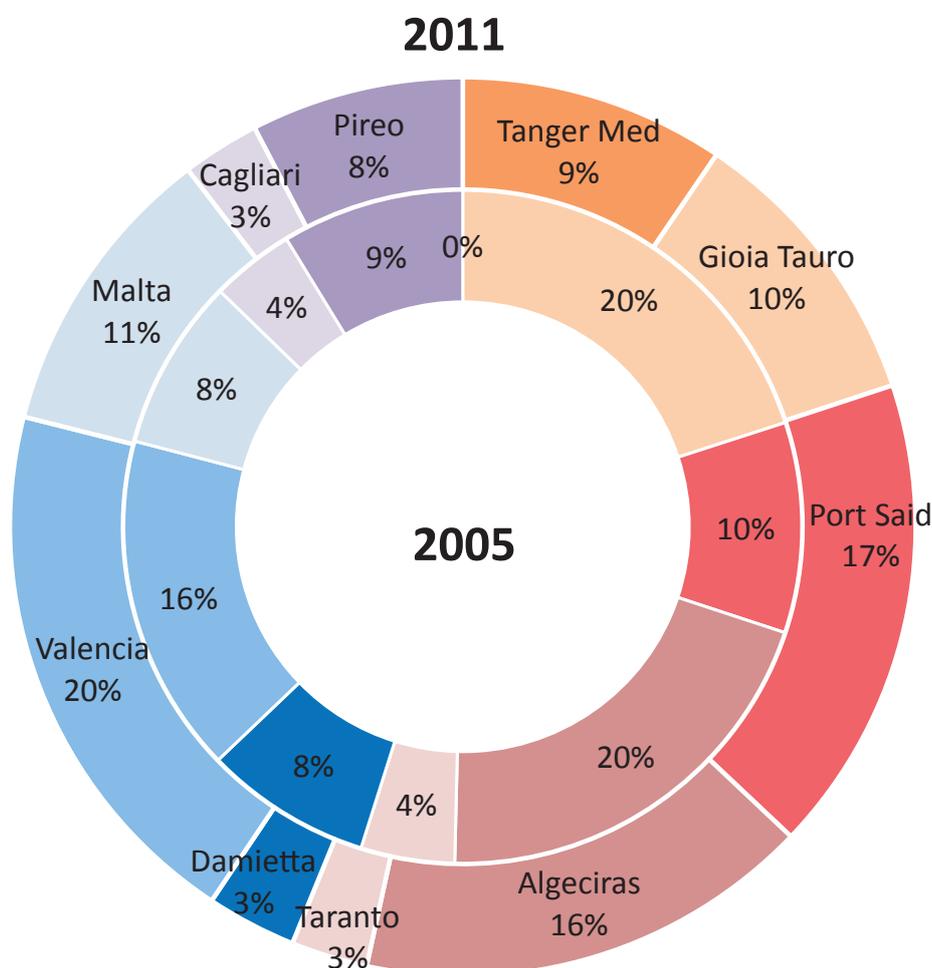
NEWS DAL MONDO PORTUALE 22

MARITIME INDICATORS

In questo numero l'analisi di scenario è stata realizzata mediante l'utilizzo di alcuni indicatori raggruppati in tre tipologie: **"Quote di mercato"**, **"Commercio internazionale"**, **"Interscambio con l'Area Med"**. Ciascuna serie di indicatori raccoglie tabelle, grafici o figure ritenuti particolarmente rappresentativi per valutare il posizionamento dell'Italia nel contesto competitivo del Mediterraneo. Essi, inoltre, sono stati elaborati in modo da poter essere costantemente aggiornati e garantire quindi la necessaria flessibilità alla Newsletter per creare un sistema di monitoraggio e di valutazione adeguato alle esigenze del mercato.

INDICATORI "QUOTE DI MERCATO"

L'anello della competitività. Il nuovo ranking portuale del Mediterraneo

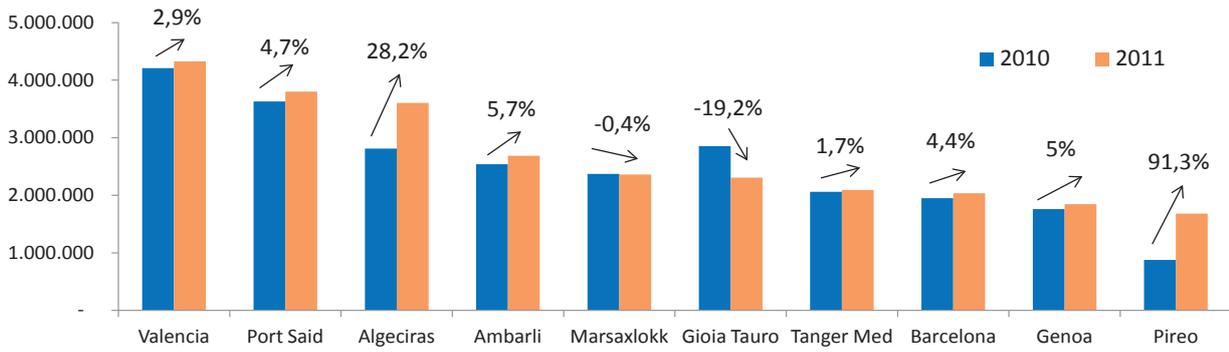


Fonte: SRM su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2012

Tra il 2005 e il 2011 i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 30% a discapito in particolare degli hub italiani che sono passati dal 28% al 16%.

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

Top 10 porti Mediterraneo (teus movimentati)



Fonte: SRM su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2012

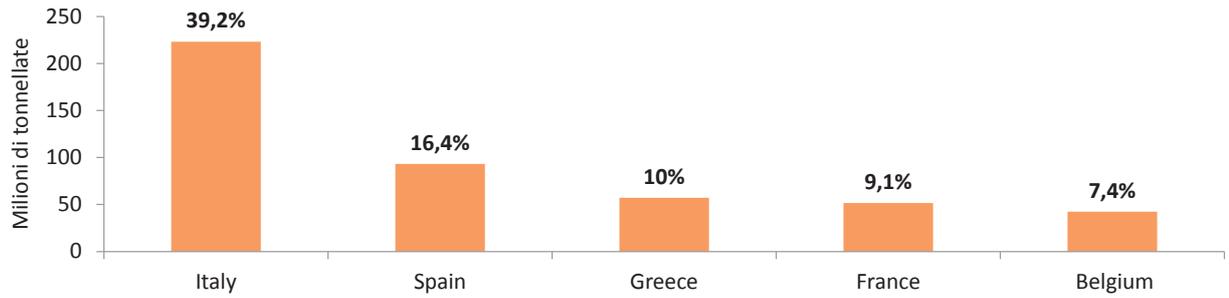
Si conferma la prevalenza dei porti spagnoli tra quelli europei.

Ambarli ha consolidato la sua posizione nel ranking confermandosi quale porta di accesso all'Europa orientale e quale hub di trasbordo per il Mar Nero.

Il Pireo è rientrato nel ranking dei primi 10 porti grazie anche alla messa in funzione di un secondo terminal container a partire dal 2010 gestito dalla COSCO.

In Italia sono andati meglio, a livello di container movimentati, i porti regionali gateway, quelli cioè di destinazione "finale", ranking in cui svetta Genova.

Short Sea Shipping nel Mediterraneo. I primi 5 Paesi dell'UE27 (in mln di tonnellate). Anno 2010



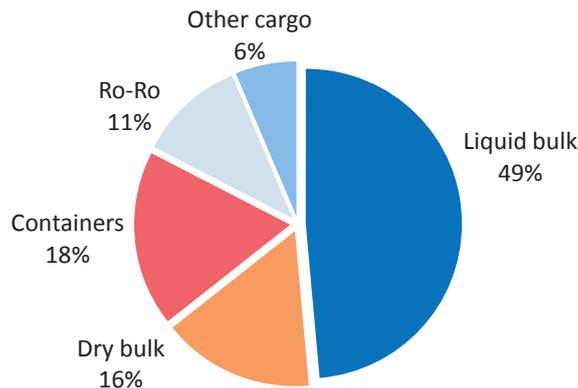
Fonte: SRM su dati Eurostat, 2012

L'Italia è leader nell'EU27 in termini di merci trasportate in SSS nel Mar Mediterraneo con 223,2 milioni di tonnellate (39,2% del totale).

Nel 2011 si registra un trend positivo dell'offerta di servizi annuali effettuati con navi *Ro-Ro* dai porti italiani verso la maggior parte dei Paesi del Mediterraneo occidentale (Francia, Spagna, Marocco, Tunisia, Libia, Malta), nonché verso quelli del Mediterraneo Orientale (Grecia, Siria, Egitto).

Alla buona performance del settore merci ha contribuito in modo significativo l'utilizzo dell'Ecobonus introdotto con la Legge Finanziaria 2008 (Legge 244/07) finalizzato ad agevolare la scelta del vettore marittimo da parte degli autotrasportatori in alternativa al "tutto strada".

Short Sea Shipping nel Mediterraneo per tipologia di cargo (in mln di tonnellate). Anno 2010



Fonte: SRM su dati Eurostat, 2012

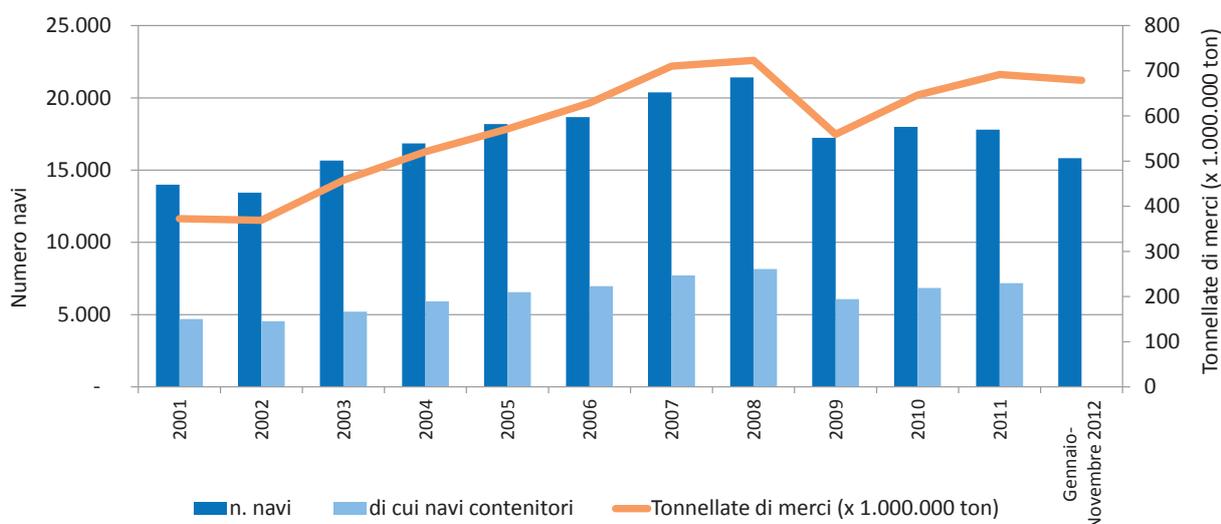
Le rinfuse liquide giocano un ruolo rilevante con una quota pari a quasi la metà del totale delle merci movimentate nel Mediterraneo da e per i Paesi dell'UE 27; seguono le merci in container che rappresentano la seconda più diffusa tipologia di merce trasportata nel segmento Short Sea (18%).

Un contributo non trascurabile alla crescita del cabotaggio merci tra scali mediterranei è venuto:

- dall'incremento del feederaggio, riflesso diretto del rilevante aumento dei volumi di traffico containerizzato nell'area;
- dal forte sviluppo dei servizi Ro-Ro, che hanno beneficiato dei programmi comunitari di sostegno del trasporto combinato strada-mare;
- dallo sviluppo economico dei paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e del Medio Oriente, che negli ultimi anni sta trainando l'interscambio commerciale all'interno dell'area euromediterranea.

INDICATORI "COMMERCIO INTERNAZIONALE"

Traffico nel canale di Suez



Fonte: SRM su dati Suez Canal Authority, novembre 2012

Nel 2011 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito, il canale di Suez ha registrato un aumento del 7,1% delle merci trasportate, a dimostrazione dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest. Trend confermato anche nel 2012: tra gennaio e novembre sono transitate 15.826 navi per 678,8 milioni di tonnellate di merci, registrando rispetto al medesimo periodo del 2011 un -2,5% per numero navi e un + 7,6% di tonnellaggio. Ciò è in linea con le dinamiche di sviluppo della flotta mondiale influenzate dal fenomeno del gigantismo navale.

Dei carichi trasportati, 354,4 milioni di tonnellate vanno nella direzione nord-sud (+17,6%) e 324,4 milioni di tonnellate nella direzione sud-nord (-1,6%).

L'andamento del Baltic Dry Index



Fonte: SRM su dati Bloomberg, novembre 2012

L'eccedenza della capacità di trasporto che si è manifestata in particolare dopo il 2009 ha portato ad una generalizzata caduta delle rate di nolo che, assieme a costi operativi in crescita, ha ridotto la redditività delle compagnie armatoriali. Secondo stime Maersk, i noli attualmente sono lontani da un livello che permetta di programmare la crescita, negli ultimi anni infatti il margine operativo lordo è stato del 2,5% mentre per mantenere gli investimenti adeguati occorrerebbe un margine del 10%.

L'andamento della flotta container mondiale*

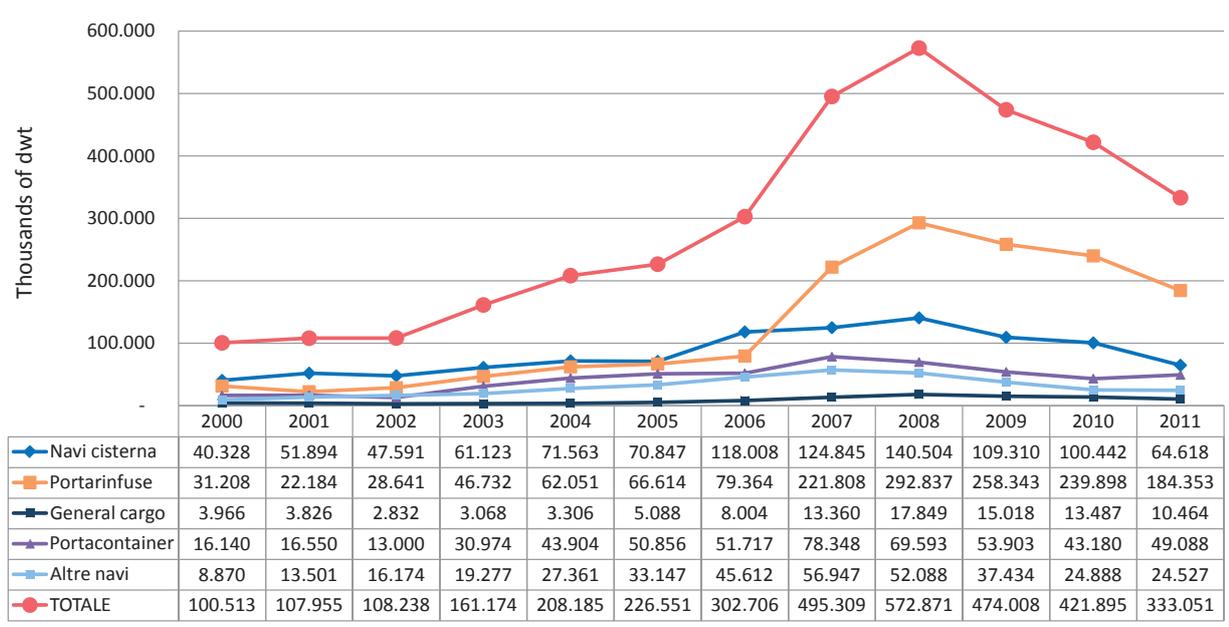
Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,603,058	15.5%		
2	Mediterranean Shg co	2,176,769	13.0%		
3	CMA CGM Group	1,382,510	8.3%		
4	Evergreen Line	729,074	4.4%		
5	COSCO Container L.	719,652	4.3%		
6	Hapag-Lloyd	637,290	3.8%		
7	APL	587,251	3.5%		
8	Hanjin Shipping	578,001	3.5%		
9	CSCL	562,869	3.4%		
10	MOL	507,515	3.0%		
11	OOCL	449,630	2.7%		
12	Hamburg Sud Group	422,628	2.5%		
13	NYK Line	411,066	2.5%		
14	Hyundai M.M.	357,971	2.1%		
15	Yang Ming Marine Transport Corp.	353,491	2.1%		
16	K Line	343,427	2.0%		
17	Zm	318,180	1.9%		
18	PIL (Pacific Int. Line)	292,096	1.7%		
19	UASC	270,024	1.6%		
20	CSAV Group	266,697	1.6%		

* The top 100 league:
 - The percentage shown on the left of each bar represents the operator-s share of the world liner fleet in TEU terms.
 - The light coloured bar on the right represents the current orderbook (firm orders).

Fonte: SRM su dati alphaliner, novembre 2012

La flotta portacontainer è molto concentrata. I primi cinque operatori detengono il 45,5% del mercato. L'orderbook è tuttora cospicuo e riflette la tendenza delle grandi compagnie armatoriali al gigantismo navale alla ricerca delle economie di scala. Gli effetti dell'aumento della flotta sono positivi solo se le navi viaggiano a pieno carico, processo però che non si sta verificando nonostante la consistente quota di flotta posta in disarmo o in demolizione. Per contenere i costi alcune compagnie hanno cominciato a praticare lo slow steaming, cioè la riduzione della velocità delle navi per diminuire il consumo di carburante.

Ordini di nuovo tonnellaggio mondiale. Anni 2000-2011 (migliaia di dwt)



Fonte: UNCTAD, Review of maritime transport, 2012

Nel comparto portacontainer è significativa la crescita dell'orderbook di navi con capacità nominale compresa fra 10.000 e 18.000 teu; tra il 2010 e il 2011 è l'unica categoria per la quale si rileva un incremento.

Ma alla fine del 2011, l'orderbook complessivo per nuove navi si è ridotto di circa il 42% rispetto al picco precedente la crisi del 2008.

Con la recessione e la conseguente contrazione del trasporto marittimo è aumentata in misura rilevante la capacità di stivaggio inutilizzata. Uno squilibrio tra domanda ed offerta di stiva si è venuto a creare per effetto della rilevante immissione sul mercato di nuove navi. Infatti, nel 2011 il commercio mondiale per via marittima è aumentato del 4%, mentre l'offerta di capacità di trasporto della flotta mondiale è cresciuta del 10%.

La flotta italiana

(Navi di oltre 100 tsl)	31.12.2011		31.12.2010	
	N.	gt*	N.	gt*
Navi da carico liquido	307	5.606	317	5.422
Navi da carico secco	245	8.143	233	7.162
Navi miste e da passeggeri	463	4.251	482	3.991
Portarinfuse polivalenti	1	33	1	33
Navi per servizi ausiliari	603	746	631	721
Totale	1.619	18.779	1.664	17.329

* Gt (gross tonnage – stazza lorda): misura tutti i volumi interni della nave, compresi gli spazi della sala macchine, dei serbatoi carburante e le zone riservate all'equipaggio. Si misura in tonnellate di stazza.

Fonte: SRM su dati Confitarma, 2012

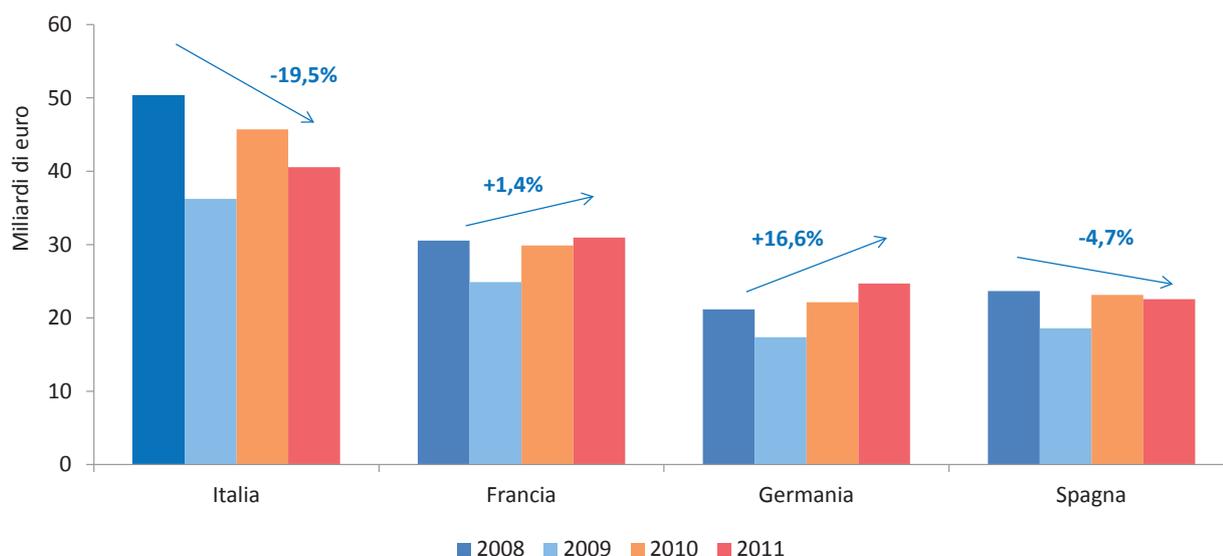
La flotta italiana è al 4° posto nell'UE in termini di stazza per un totale di oltre 18 mil. gt. L'Italia è al 14° posto nella graduatoria mondiale delle flotte di bandiera.

Dal 2001 al 2011 sono stati investiti oltre 37 md€ in nuove navi ed oggi l'Italia vanta una delle flotte più giovani e tecnologicamente avanzate. Il 67% del naviglio ha età inferiore ai 10 anni e il 46% meno di 5 anni.

Il settore armatoriale italiano è rappresentato da circa 40 player, con un giro di affari di 11 miliardi di euro annui (dati 2009). I primi tre operatori (Grimaldi, Costa Crociere, Italia Marittima) coprono il 56% del mercato e i primi dieci arrivano a coprirne l'86%. I comparti di maggiore specializzazione sono il *liquid* ed il *dry bulk*. Osservando la distribuzione regionale degli armatori, le regioni con la maggiore presenza armatoriale sono la Campania (39%), la Liguria (17%) ed il Lazio (14%).

INDICATORI "INTERSCAMBIO CON L'AREA MED"

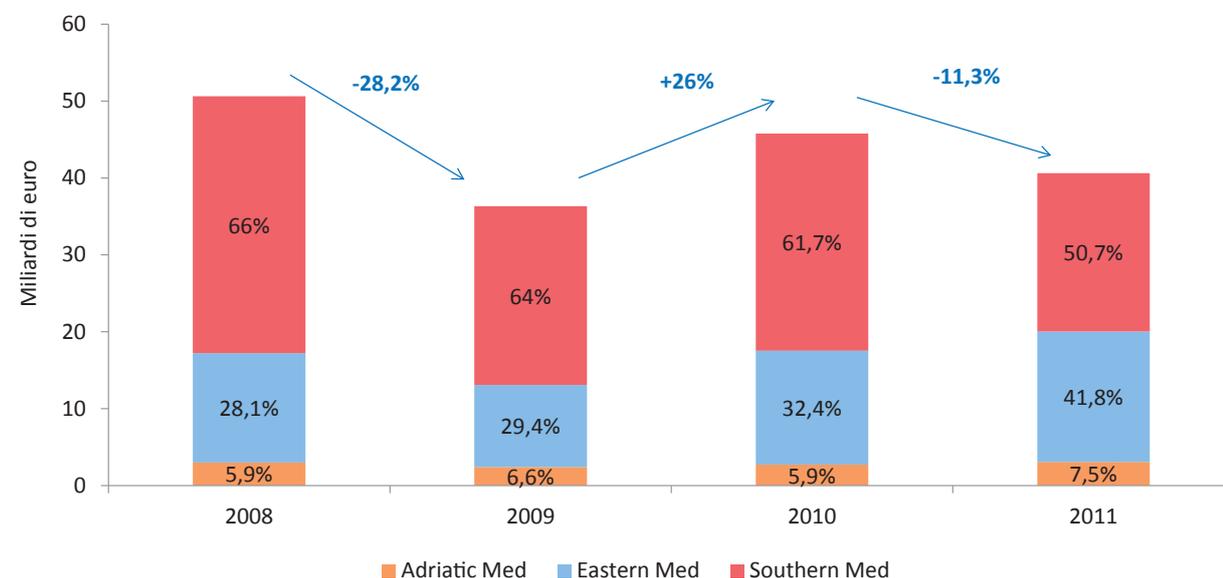
L'interscambio marittimo dei Paesi UE con l'Area Med



Fonte: SRM su dati alphaliner, novembre 2012

L'interscambio marittimo dell'Italia ammonta ad oltre 242 miliardi di euro e «pesa» per il 15,3% sul PIL nazionale. L'Italia è il **1° partner commerciale** dell'area MED con **57,7 miliardi di euro** di interscambio e di questi, oltre il 70% (pari a 40,6 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo. L'Italia è al primo posto, seguono Francia, Germania e Spagna.

L'interscambio dell'Italia con l'Area Med¹

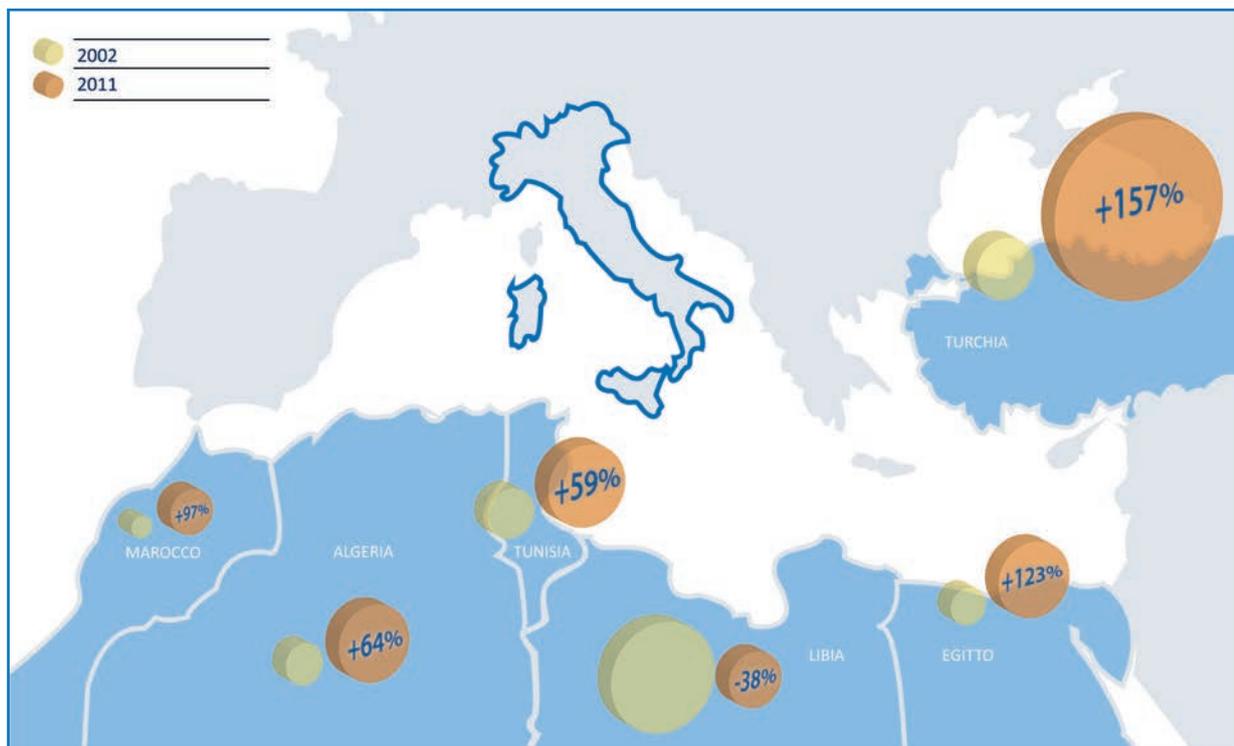


Fonte: SRM su dati Coeweb, 2012

I Paesi dell'Area Med (vedi nota) costituiscono il 17% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia (2011). L'interscambio marittimo dell'Italia verso l'Area Med si concentra soprattutto nei Paesi del Southern Med (per il 51% nel 2011); si segnala che è cresciuto nel tempo il peso verso i Paesi dell'Eastern Med, in primis verso la Turchia.

¹ **Adriatic Med:** Albania, Bosnia, Croazia, Montenegro
Eastern Med: Israele, Libano, Siria, Turchia
Southern Med: Algeria, Egitto, Libia, Marocco, Tunisia

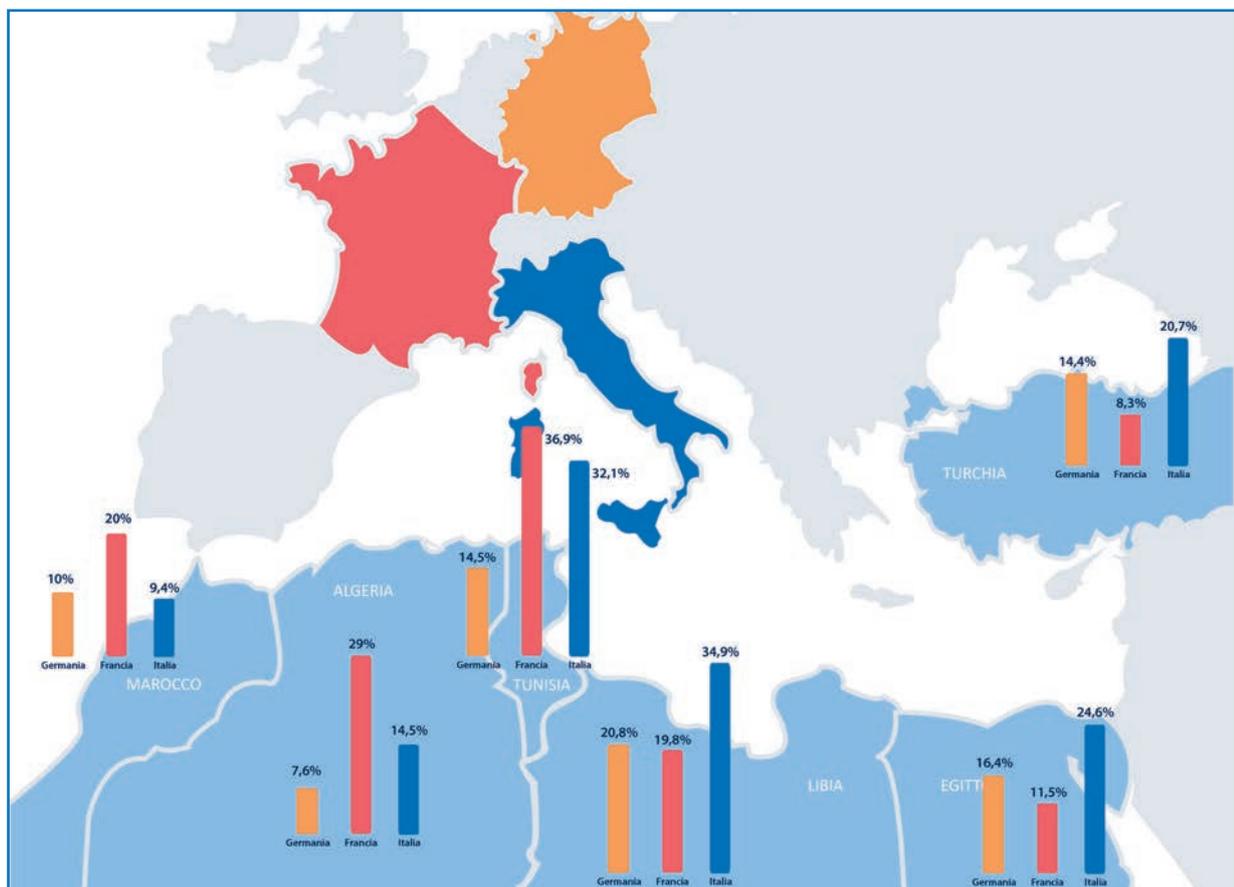
La variazione dell'interscambio con l'Area MED dal 2002



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2012

L'analisi della variazione dell'interscambio via mare con l'Area Med negli ultimi 10 anni mostra un incremento in tutti i Paesi esaminati ad eccezione della Libia. C'è da evidenziare che tale dato negativo è imputabile principalmente al blocco delle importazioni di prodotti petroliferi dovuto alle note agitazioni politico sociali che hanno interessato il Paese per effetto della "primavera araba". Si segnala la grande crescita di Turchia (+157%) e Egitto (+123%).

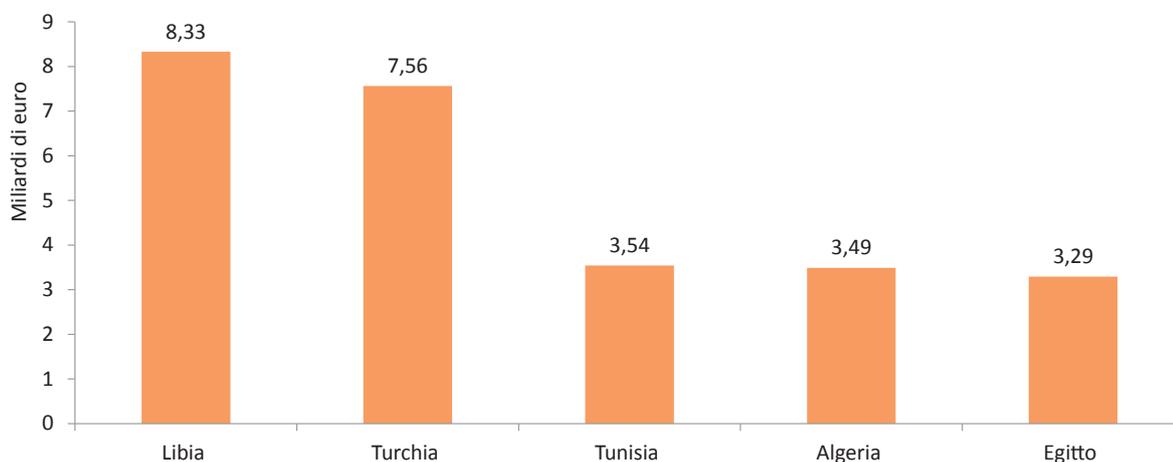
L'interscambio con l'Area MED: Confronto Europeo



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2012

Il confronto tra i Paesi UE 27 in termini di interscambio via mare con l'Area Med al 2011 mostra la forte relazione dell'Italia con la Libia (ben il 35% del commercio marittimo di questo Paese con l'UE 27 è collegato all'Italia per motivi energetici), con la Tunisia dove con oltre il 32% il nostro Paese è secondo alla sola Francia per intensità di relazioni commerciali principalmente riconducibili al settore tessile, e con l'Egitto e la Turchia di cui, rispettivamente con il 25% e il 21%, è il primo partner europeo nel commercio via mare che, in entrambi i casi, interessa prevalentemente i macchinari.

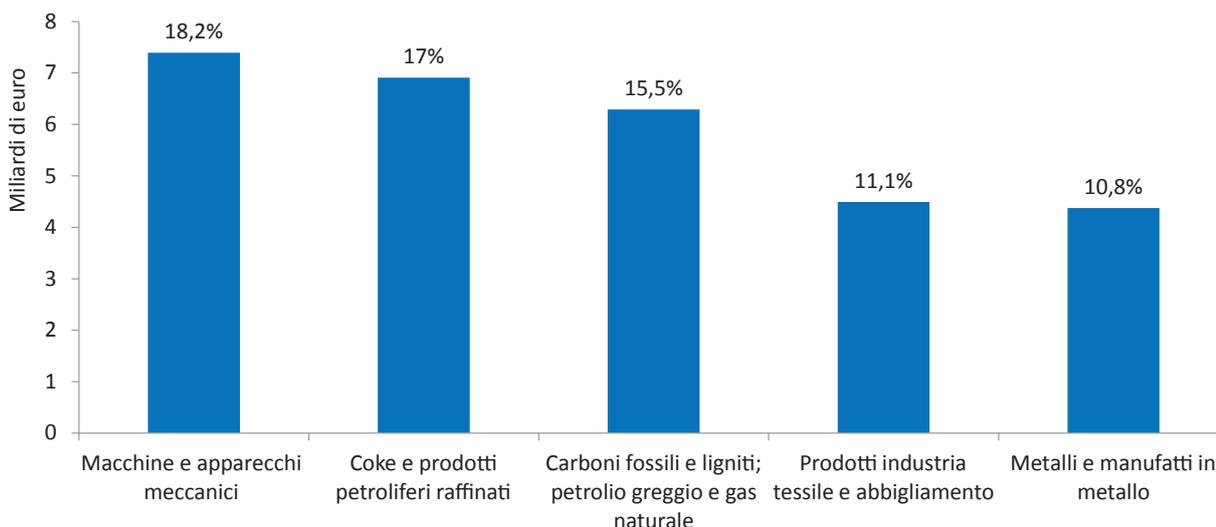
I principali Paesi "obiettivo" dell'Area Med



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2012

In base ai dati dei primi 8 mesi del 2012 è nuovamente la Libia il principale partner commerciale marittimo dell'Italia in seguito alla ripresa delle importazioni dopo il blocco dovuto alla "primavera araba". È chiaro che a parte la Turchia, i principali Paesi «obiettivo» dell'interscambio marittimo si trovano nel Southern Med.

L'interscambio via mare con l'Area Med: le merci (incidenza % della categoria sul totale)



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2012

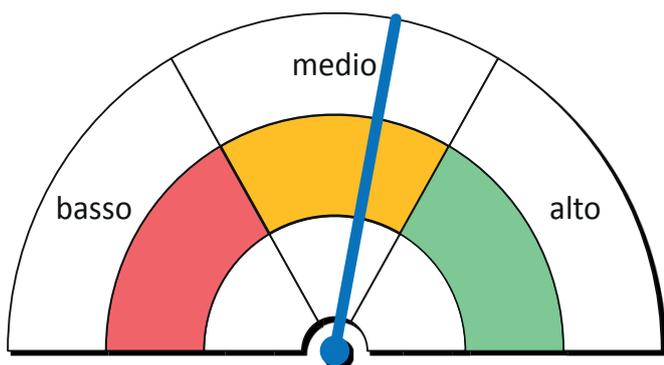
I prodotti energetici nel loro insieme assorbono il 32,5% del totale delle merci trasportate via mare tra l'Italia e l'Area Med. Lo scambio di tali prodotti si spiega in parte con il fenomeno della reimportazione, ovvero si tratta di prodotti prima importati dall'Italia perché destinati a una successiva fase di lavorazione e poi nuovamente riesportati.

Emerge la capacità di vendita da parte dell'Italia, di macchinari industriali sia generali che speciali, a riscontro del bisogno di sviluppo e di tecnologia da parte dei Paesi dell'area Med.

IL CRUSCOTTO DELL'ECONOMIA MARITTIMA

Tutti gli indicatori fin qui costruiti possono essere considerati nel loro insieme quale traccia valida per illustrare l'andamento dell'economia marittima a livello globale, del Mediterraneo, e nazionale. A questo scopo le risultanze delle analisi dei diversi indicatori sono state razionalizzate e rappresentate ciascuna in forma di cruscotto che evidenzia in modo immediato e compiuto le caratteristiche, il trend, i principali punti di forza e di debolezza dei singoli comparti. In tal modo è possibile evincere i fattori su cui i porti nazionali potrebbero basare la loro forza competitiva e quelli su cui dovrebbero meglio agire al fine di migliorare la loro posizione nel contesto nazionale ed internazionale.

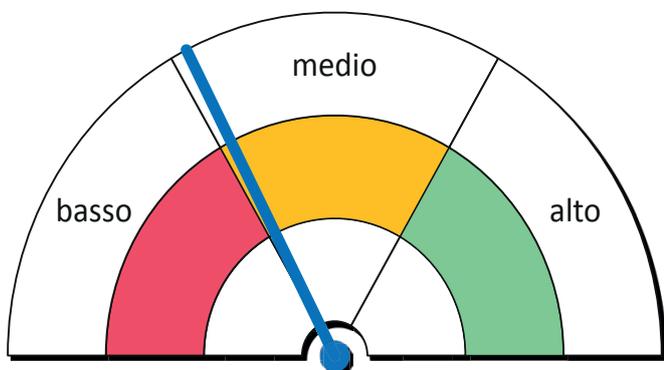
Cruscotto "Quote di mercato"



Fonte: SRM

L'analisi delle quote di mercato del nostro paese richiede considerazioni diverse in relazione alla dimensione delle rotte internazionali. Per il segmento della navigazione deep sea, l'Italia registra una perdita di competitività nei confronti dei competitors sia europei sia della Sponda Sud ed Est del Mediterraneo. Diverso invece il discorso per lo short sea, segmento nel quale l'Italia è prima nell'UE 27 per merci trasportate nel Mediterraneo e nel Mar Nero.

Cruscotto "Commercio internazionale"

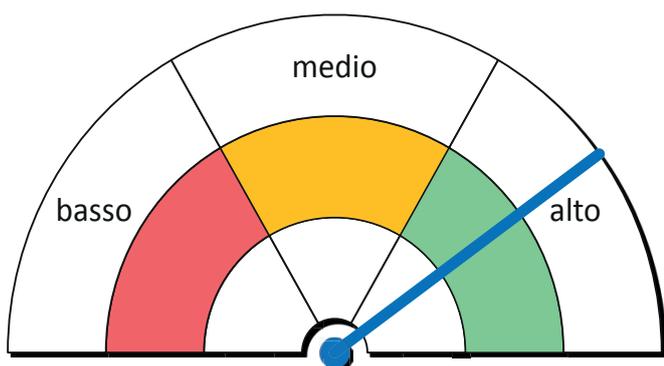


Fonte: SRM

Nel 2011 il commercio mondiale via mare ha raggiunto il livello record di 8,7 miliardi di tonnellate (+4%) ma il suo tasso di crescita è stato superato da quello dell'offerta di stiva della flotta (+10%). Lo squilibrio tra domanda e offerta ha avuto un impatto negativo sui noli e quindi sulle performance economiche di molte compagnie armatoriali.

In Italia dal 2001 al 2011 sono stati investiti oltre 37 md€ in nuove navi e oggi la flotta nazionale è tra le più giovani e tecnologicamente avanzate.

Cruscotto "Interscambio con l'Area Med"



Fonte: SRM

Lo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud-Est del Mediterraneo rappresenta un'opportunità di sviluppo dei Paesi europei che si affacciano sul bacino e, in particolare dell'Italia, che oltre a beneficiare di un posizionamento geografico favorevole, è il 1° partner commerciale dell'area con 57,7 miliardi di euro di interscambio e di questi oltre il 70% è ascrivibile al trasporto marittimo.

FOCUS TRAFFICI ITALIA

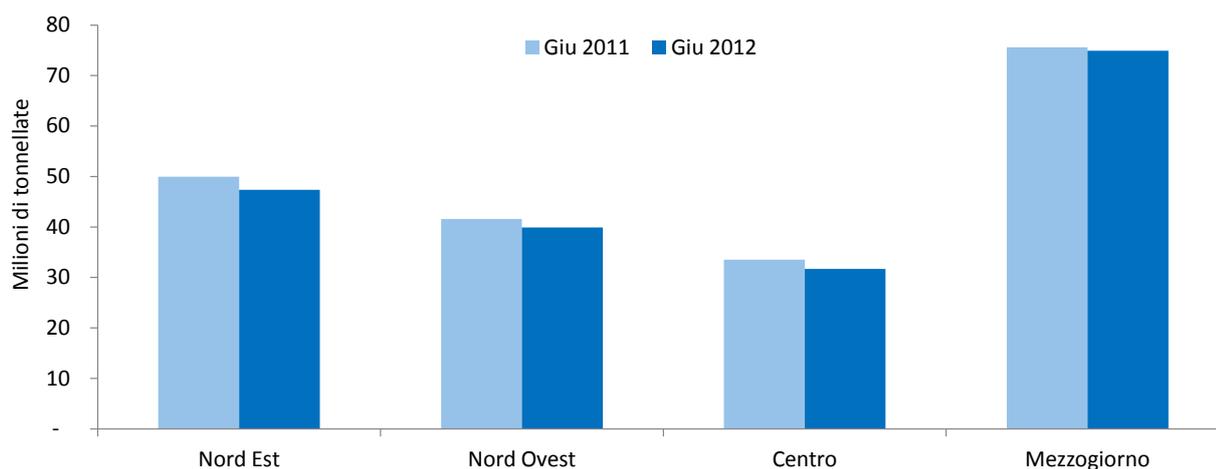
TRAFFICO MERCI IN ITALIA PER FORMA DI NAVIGAZIONE

L'analisi dei traffici dei porti italiani riferito al primo semestre 2012² mostra un moderato calo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente per le merci (-3,4%) con quasi 194 milioni di tonnellate e nel segmento del trasporto containerizzato (-2,7%) che ha raggiunto i 4,7 milioni di teus.

In particolare, il traffico delle merci solide (36,84 milioni di tonnellate movimentate) ha registrato un aumento del 2,2%. Con oltre 14 milioni di passeggeri trasportati nei porti italiani si osserva una contrazione (-9,5%) sul corrispondente periodo dell'anno precedente; all'interno di questo segmento va segnalata anche la riduzione del traffico dei croceristi che con circa 3,5 milioni ha fatto segnare un -10,4%.

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

Totale merci per macroarea - 1° sem.2012/1° sem.2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Il Mezzogiorno³ è l'area che movimentata la maggiore quantità di merci, circa 75 milioni di tonnellate, mantenendo sostanzialmente l'andamento del 2011. Si evidenzia la buona performance del porto di Napoli che con 8,8 milioni di tonnellate ha guadagnato il 24,4% rispetto al medesimo periodo del 2011; hanno visto incrementare i propri traffici merci anche Brindisi (5 milioni di tonnellate; +10%), Cagliari (4,7 milioni; +9,4%) e Palermo (3 milioni; +2,3%)

Seguono a distanza il Nord Est con 47,4 milioni di tonnellate (-5,2%), area in cui è Trieste ad aver ottenuto la riduzione più tenue (-3,3%), avendo movimentato quasi 22 milioni di merci.

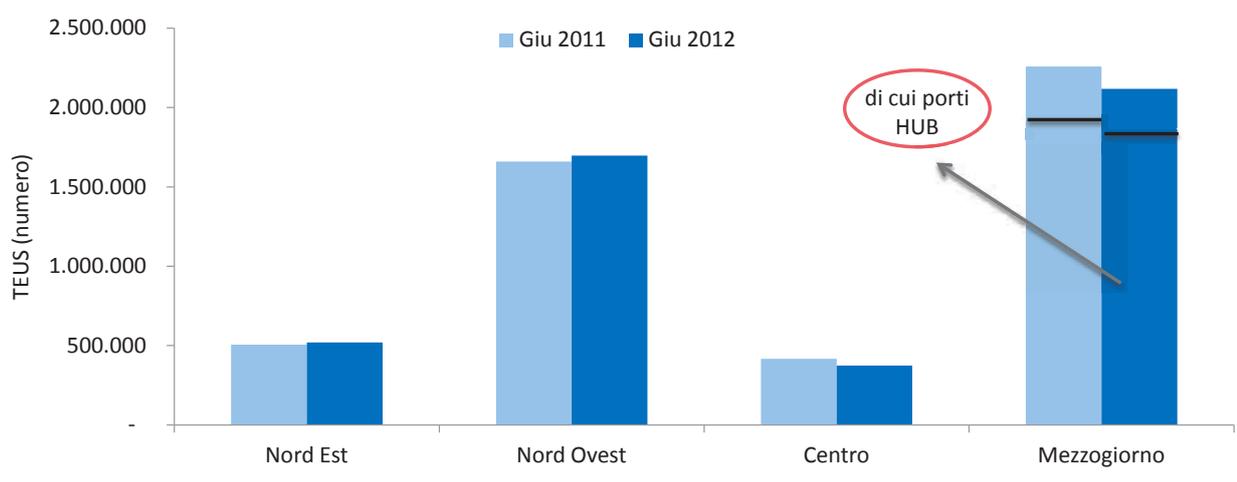
Nel Nord Ovest con quasi 40 milioni (-4%), si segnala la buona tenuta di Genova che registra una lieve riduzione con 25,4 milioni (-1,2%).

Nel Centro, che ha movimentato 31,7 milioni (-5,4%), lo scalo principale per merci, Livorno, ha osservato una contrazione del 5,4% con 14 milioni e l'unico porto ad aver ottenuto un incremento rispetto al primo semestre 2011 è Piombino (3,5 milioni; +6,2%).

² L'analisi si riferisce ai dati dei traffici dei porti disponibili a novembre 2012. Non sono pervenute le statistiche dei porti di Augusta, Catania e Salerno che, di conseguenza, non sono compresi in questa elaborazione.

³ Le tonnellate movimentate da Gioia Tauro sono state calcolate in base ai teus movimentati, avendo il porto natura di hub di transhipment.

Traffico di TEU'S per macroarea - 1° sem.2012/1° sem.2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Per movimentazione di TEUS, il Mezzogiorno con circa 2,1 milioni rimane la macroarea in cui si concentra il più elevato traffico di container nonostante una flessione del 6,3%, con Gioia Tauro che, registrando un andamento sostanzialmente stabile rispetto all'analogo periodo del 2011, si conferma il principale hub italiano con circa 1,4 milioni di teus movimentati. Anche Cagliari (circa 320.000) mostra una buona performance con una variazione positiva del 5,4%, mentre Taranto con 136.237 teus (-60%) continua a perdere posizioni nel ranking dei porti di transhipment. Oltre agli hub, nel Mezzogiorno si segnala anche Napoli che, pur essendo un porto polivalente, presenta un significativo traffico containerizzato, con una movimentazione di circa 274 mila teus (+12%).

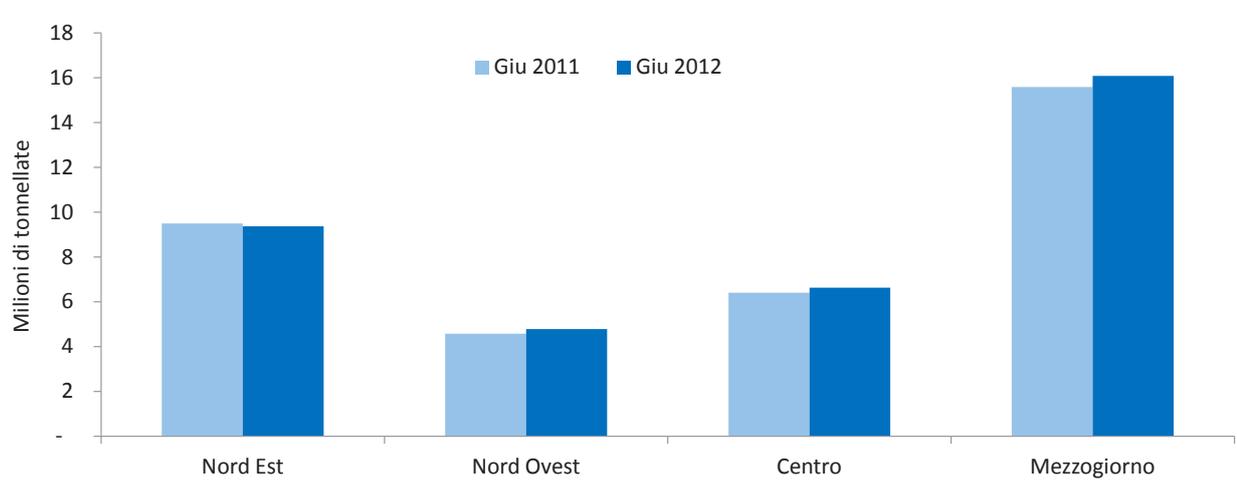
Segue il Nord Ovest che è in crescita rispetto all'analogo periodo del 2011 (+2,3%) con Genova e La Spezia che con un volume totale di traffico rispettivamente di 1 milione e 616 mila di teus, si confermano secondo e terzo scalo nazionale in questo segmento.

A distanza si trova il Nord Est che con un traffico di oltre 500 mila teus ha registrato un incremento (+2,8%) imputabile soprattutto alla crescita del traffico di Trieste (+17,3%) che ha superato i 205 mila teus.

Infine, il Centro che, con quasi 374 mila teus ha registrato una riduzione del 10% rispetto al primo semestre 2011, dove il traffico container è in pratica concentrato nel porto di Livorno; si rileva anche per il comparto una buona performance di Ancona (+14%).

L'analisi al primo semestre 2012 dei dati sul traffico dei teus mostra un mutamento della geografia nazionale dei porti che realizzano la movimentazione dei container, che salvo Gioia Tauro, si sta spostando lungo l'arco alto tirrenico con un'interessante performance anche del versante adriatico per effetto dell'intensificarsi dei traffici con l'Europa dell'Est.

Traffico di rinfuse solide per macroarea - 1° sem.2012/1° sem.2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Al 1° semestre 2012, il segmento delle rinfuse solide è quello che mostra il miglior rendimento per il sistema portuale nazionale.

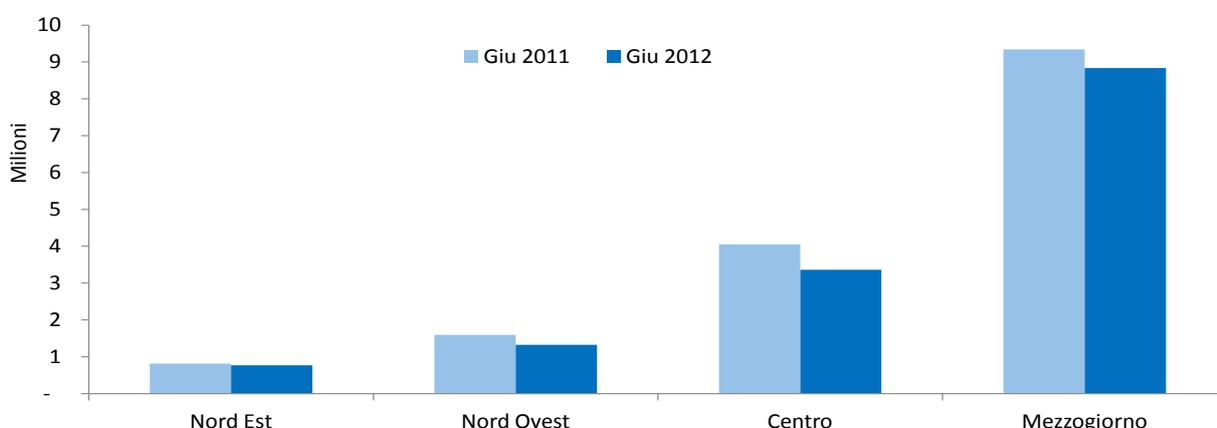
Il Mezzogiorno si conferma la prima macroarea con oltre 16 milioni di tonnellate movimentate e una variazione positiva del 3,6%. A tale risultato ha contribuito in misura rilevante la performance di Taranto che con un traffico di oltre 10 milioni di tonnellate ha registrato un incremento del 10%. Si rileva anche il risultato di Brindisi che ha migliorato il proprio traffico del 31,1% con oltre 3,34 milioni di tonnellate.

Segue il Nord Est, che registra una lieve contrazione (-1,3%) rispetto al primo semestre 2011, principalmente imputabile alla riduzione di Ravenna, il principale porto dell'area per questo tipo di traffico.

C'è poi il Centro che con un traffico di 6,6 milioni di tonnellate ha registrato un incremento del 3,5% per la buona performance rilevata in tutti i porti dell'area, ad eccezione di Livorno per il quale si segnala un -15% (360.669 tonnellate).

Infine segue a distanza il Nord Ovest che ha recuperato posizioni rispetto all'anno precedente con un incremento del 4,6% soprattutto per effetto dei buoni risultati ottenuti da La Spezia che con un traffico di oltre 933 mila tonnellate ha quasi raddoppiato la sua movimentazione rispetto allo stesso periodo del 2011.

Traffico di passeggeri per macroarea - 1° sem.2012/1° sem.2011

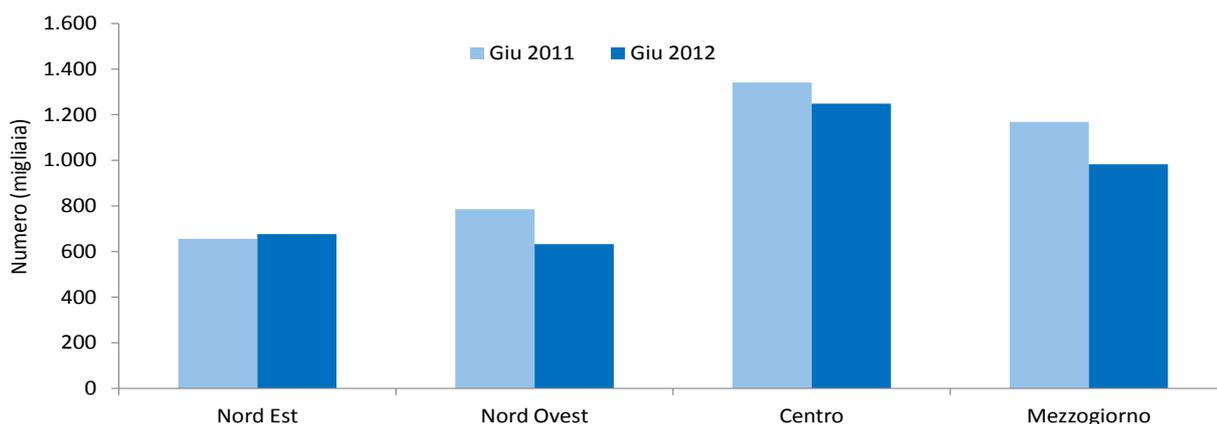


Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Anche per il traffico passeggeri è maggiore la concentrazione nella macroarea Mezzogiorno che però con poco più di 8,8 milioni di passeggeri trasportati ha registrato un calo del 5,4% rispetto al primo semestre 2011, trend comune alla maggior parte dei porti dell'area ma particolarmente accentuato a Olbia-Golfo Aranci (-23,4%).

Segue poi il Centro, che registra con 3,4 milioni una contrazione del 17% frutto di una riduzione della movimentazione dei passeggeri in tutti gli scali dell'area. Anche i porti del Nord Ovest hanno conseguito una riduzione dei passeggeri che ha comportato una variazione negativa dell'area del 16,7%. Infine, il Nord Est mostra una riduzione del 5,4% beneficiando della performance di Trieste che nel periodo considerato ha quasi triplicato il proprio traffico passeggeri.

Traffico di croceristi per macroarea - 1° sem.2012/1° sem.2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Per il segmento croceristi l'area Centro concentra il maggior numero di passeggeri con 1,25 milioni (-7% sull'analogo periodo del 2011) principalmente trainato da Civitavecchia, primo porto croceristico italiano, che a giugno conta circa 825 mila croceristi (-13,5%); si rileva la buona performance di Livorno, unico porto dell'area ad aver conseguito un incremento (+17,6%) con oltre 385 mila croceristi.

Nel Mezzogiorno si registrano circa 983 mila passeggeri (-15,8%) particolarmente concentrati a Napoli; si sottolinea la buona performance dell'Autorità Portuale del Levante, che ha conseguito un incremento (+8,2%) con quasi 209 mila croceristi e dell'Autorità Portuale Nord Sardegna che sta perseguendo una strategia di rafforzamento di questo segmento e che ha quasi raddoppiato i propri passeggeri nel periodo considerato (96.800; +66,5%).

Segue poi il Nord Est che fa rilevare un incremento del 3,2% dovuto alla performance di Venezia, che si conferma secondo porto nazionale in questo segmento e che ha visto migliorare i propri risultati rispetto al primo semestre 2011 (619 mila croceristi, +4,4%) e anche di Trieste che ha beneficiato della strategia di sviluppo e rafforzamento di questo segmento perseguita dall'Autorità Portuale.

Infine, il Nord Ovest con oltre 632 mila croceristi ha registrato la variazione negativa più forte (-19,5%) esito della contrazione del traffico in tutti i porti dell'area.

INCONTRI CON I PROTAGONISTI DEL SISTEMA PORTUALE

In questa sezione riportiamo la voce di scali che operano sul versante adriatico, **Trieste** e **Koper**, mettendo in luce le opportunità che i Paesi di queste coste possono trarre quale cerniera del Sud-Est Europa e del Mediterraneo, aree che rappresentano un enorme potenziale di sviluppo.

Come ormai consuetudine, uno dei porti intervistati è estero in modo da mettere in luce le strategie che i Paesi nostri competitor pongono in essere per sfruttare le nuove opportunità di crescita determinate dai cambiamenti a livello globale nel contesto della difficile situazione economica internazionale. Seguono, dunque, le testimonianze del Presidente del management board di Luka Koper, **Bojan Brank** e del Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, **Marina Monassi**.



INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL MANAGEMENT BOARD DI LUKA KOPER SpA BOJAN BRANK

Can you tell us what are the most important strategic objectives achieved by the Port of Koper in recent years and the major projects to be completed in the future?

As the operator of the Port of Koper, Luka Koper d.d. has gained financial and operational stability over the recent years. We manage the largest container terminal in the Adriatic and our car terminal ranks amongst the largest in the Mediterranean. The Republic of Slovenia has adopted a National Spatial Plan which outlines those areas now designated for the port's expansion, and this plan now provides the basis for future development. The greatest challenges ahead pertain to transport infrastructure, and in particular rail links to the port; but these matters are in the hands of the state.

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

Since its establishment, the Port of Koper has been closely linked to Mediterranean trade, and in particular commerce with the Near East and North Africa. Countries in this region export a considerable portion of their production to Europe, everything from agricultural produce to oil derivatives; at the same time they import semi-manufactures, vehicles and consumer goods. Notwithstanding current economic and political problems, maritime trade shall remain crucially important, further to which Luka Koper considers that the countries of the Mediterranean basin shall be an important driver of future growth. This said, however, the Far East today provides the major part of Europe's overseas trade, and due to sheer volume - coupled with the competitive temporal, cost and ecological advantages of the Northern Adriatic maritime trade route - Asian markets remain the most attractive from the perspective of the Port of Koper.

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

Luka Koper's strategic orientation is to develop an efficient port system that promotes logistics solutions on the shortest sea route to the heart of Europe. Together with our partners, we are a link in a transport and logistics chain. As already mentioned, Luka Koper operates the largest container terminal in the

Northern Adriatic as well as one of the largest car terminals in the Mediterranean. Thus we are strategically oriented, particularly as regards the development of the container terminal business; nevertheless, Luka Koper simultaneously wishes to remain a multipurpose port, the operation of which is our lifebelt in periods of recession.

Koper agrees to NAPA (North Adriatic Ports Association); what are the benefits that so far has brought this important synergy?

NAPA (North Adriatic Ports Association) was established in November 2009 to promote the Northern Adriatic shipping route on world markets, and in particular the Far East. Member ports are jointly active in the field of ecology, port safety, information technology and the provision of communications, in particular rail links within the context of European transport corridors. Through NAPA, Luka Koper has presented its operations and plans at a number of international logistics fairs, as well as to those institutions in Brussels which 'tailor' European policy. The enhanced visibility provided by common commercial activities has resulted in ongoing cargo throughput growth in all the North Adriatic ports. In 2011 the aggregate cargo throughput of NAPA ports totalled 124 million tonnes, the fourth largest in Europe; a total of 1.8 million TEUs of container freight was also handled, although this remains significantly behind the market potential. It is estimated that NAPA ports could be handling 6 million TEUs per year by 2030.

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

Luka Koper has signed reciprocal agreements with several ports around the world, and the company collaborates in such areas as promotion and information exchange with its so-called sister ports.

Let's talk about the problems of ports in general, in your opinion what are the issues to be solved as soon as possible in your country to make it more competitive ports in order to manage and better cover the competition with the Spanish, northern Europe and North Africa ports? Which of these three blocks ports fears most (Italy, Spain, Northern Europe, North Africa)?

Our toughest competition is provided by the ports on the northern side of the European continent. Southern Europe's hinterland rail links in particular are less efficient than those in the north, and a lot still needs to be achieved in this area, a fact which holds true for the entire North Adriatic region. Modernisation of the rail track linking the Port of Koper to its hinterland will facilitate a 25 percent increase in overall rail-freight capacity by 2013. Following the removal of this bottleneck, the construction of a new line shall guarantee the long-term growth of the Port of Koper.

What do you think "the trump card" that makes the Port of Koper attractive to the shipping sector, as compared to other ports?

The key difference between Koper and the majority of other ports is its organisation; as a joint-stock company, Luka Koper combines terminal operator and port administrator functions in a single entity. The advantages of such an organisation lie in increased operational flexibility, accessibility and reliability. I should also point out that there exists an excellent spirit of collaboration between all those involved in port operators - forwarding agents, carriers, the rail network operator as well as customs authorities and other state agencies.

Let's talk about sustainability and the environment. Do you have any current projects? What are your strategies on these important issues?

We are fully aware of the impacts that port operations have on the environment. This is the reason why our business policy contains a commitment to sustainable environmental management in order that it may be preserved for future generations. Thus systematic environment impact monitoring and management is integrated into our day-to-day operations. Indeed air and water quality and noise emissions have been monitored for a number of years. Luka Koper invests in systems and technologies that reduce negative environmental impacts, as well as actively participates in European projects aimed at improving technologies and processes.

Further to this, Luka Koper supports the activities of organised groups and individuals that implement projects or activities of benefit to the development of local communities. In addition to direct sponsorship and donation, assistance is also provided through the dissemination of knowhow as well as help with the provision of infrastructure. Due to its commitment to social responsibility, Luka Koper has twice made the final selection of the ESPO (European Sea Port Organisation) award, and this year it is also in the finals of a competition organised by Containerisation International magazine.

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

A significant portion of Luka Koper's investments are currently allocated to the expansion of facilities at the Container Terminal. In addition to the provision of new storage areas and the purchase of equipment, we have recently commenced dredging the navigation channel, which will allow even larger container vessels to use Koper. Over the coming years a new road entrance will be constructed to the port, together with a truck terminal. In the long-term we plan to extend the existing two piers as well as construct a third one. Resources shall, for the most part, be allocated to container freight, vehicle and general cargo related investments. Other cargo categories will be developed according to actual market needs and requirements and in the partnership with our clients.



INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE MARINA MONASSI

Presidente può dirci in sintesi quali sono i più importanti obiettivi che deve raggiungere il Porto di Trieste nei prossimi anni ed i principali progetti che si intendono attuare nel breve, medio e lungo termine per garantirne il conseguimento?

Con il Piano di Rilancio 2012-2017 l'Autorità Portuale di Trieste ha deciso di investire in nuove infrastrutture un importo complessivo di 334 milioni di euro. Per una parte significativa di tale fabbisogno, 272 milioni, l'Autorità Portuale è in grado di far fronte con risorse già disponibili e con la propria autonoma capacità di finanziamento.

La parte rimanente delle risorse necessarie, 62 milioni, sarà a carico dei Concessionari che hanno già manifestato il proprio interesse nel co-investimento. Inoltre, a partire dal 2015, il Piano prevede la realizzazione di ulteriori opere per le quali, considerata l'entità dell'investimento (252 milioni) e vista l'importanza "nazionale" delle infrastrutture che l'APT intende realizzare, è necessario ottenere una specifica copertura finanziaria da parte dello Stato.

Fra gli interventi più significativi figurano la piattaforma logistica per un valore di euro 132 milioni; il potenziamento del terminal container per un valore di euro 152 milioni; la realizzazione del nuovo terminal ro-ro (euro 153 milioni) ed il potenziamento del polo crociere (22 milioni).

Nei futuri piani dell'Autorità Portuale viene ipotizzata anche, la creazione di un nuovo Molo VIII: 85 ha, 1.200 m di banchina, 3 pontili, 13 nuovi ormeggi, da realizzare su fondali dell'ordine dei 15-17 m.

Le strategie di crescita del porto Trieste prevedono anche accordi con altre realtà portuali italiane ed estere ed in che termini?

Trieste assieme ai porti di Ravenna, Venezia, Capodistria e Fiume ha dato vita al NAPA (North Adriatic Ports Association) un'associazione con cui i cinque scali si impegnano formalmente a cooperare ed a creare sinergie comuni per la promozione congiunta dell'Alto Adriatico. Obiettivo principe dell'associazione è presentarsi con maggiore forza e determinazione sui mercati internazionali e fare del Nord Adriatico la piattaforma logistica europea per i traffici, provenienti dal Far East e diretti verso l'Europa Centrale e Centro Orientale. Oltre alla promozione dell'associazione a livello mondiale, attraverso la partecipazione congiunta ad eventi fieristici di settore, stiamo collaborando in sede di Unione Europea per far riconoscere i cinque porti come "punti primari" di accesso alle reti TEN-T, in un'ottica di unico multi-port gateway. Ed è per questo che un anno fa a Trieste abbiamo siglato un Memorandum con gli altri porti NAPA per l'implementazione e l'inclusione nella rete primaria europea di tutti i collegamenti (il c.d. ultimo miglio) tra i nostri scali e i grandi assi ferroviari verso i principali mercati europei di riferimento e verso i Balcani, area di futuro allegamento della UE. Collaboriamo inoltre sul potenziamento della sicurezza ambientale e dei sistemi di *Information Technology* anche grazie ai finanziamenti europei ricevuti per il progetto "ITS Adriatic multi port gateway" (bando TEN-T MOS). I porti del NAPA hanno un potenziale enorme, stimato dalla società MDS Transmodal, in uno studio di recente pubblicazione commissionato dal NAPA, in almeno sei milioni di teu (+348%). I servizi diretti tra l'Alto Adriatico e l'Estremo Oriente stanno contribuendo

in maniera inequivocabile alla ripresa dei traffici container in tutti i porti che insistono sul bacino dell'Alto Adriatico, rendendo tangibili i vantaggi in termini economici, ambientali e di transit time (quali ad esempio la relazione Alto Adriatico-Singapore in soli 19 giorni), e ponendosi quindi in concorrenza reale con i porti del Nord Europa. La convenienza economica per gli armatori sta anche nella possibilità di servire mercati di riferimento differenti: Nord-Est Italia, Austria, Germania, Ungheria, Croazia e altri paesi del bacino balcanico. Non a caso la società inglese di consulenza economica Ocean Shipping Consultants nel 2011 ha segnalato il NAPA come una delle novità nello shipping oceanico registrabili oggi in Europa. Il NAPA è l'unico esempio di associazione dal respiro internazionale che coopera attivamente per sviluppare i traffici marittimi, abbracciando 3 paesi diversi: Italia, Slovenia e Croazia. Ed è per questo che gli organismi comunitari sono molto interessati alle nostre attività ed ai nostri piani di sviluppo.

Qual è secondo Lei “la carta vincente” che rende il porto di Trieste più attrattivo per il settore armatoriale piccolo, medio e grande, rispetto ad altre realtà portuali come il Northern range?

Oggi per la prima volta dopo decenni, Trieste ha sicuramente delle carte vincenti. La prima è relativa al congestionamento del sistema dei porti del Northern range con una inevitabile scelta di riequilibrio da parte dei principali carriers container. La seconda carta vincente è rappresentata dalle caratteristiche (uniche in Mediterraneo) di Trieste, porto ad alti fondali in grado di ospitare con i suoi 18 metri di draft, le navi portacontainer più grandi, quelle che stanno diventando (sopra i 10.000 teu di portata) la norma sulla rotta Asia-Europa. Il terzo asso nella manica è rappresentato da uno spostamento della crescita europea verso Est, ovvero verso quei mercati di cui Trieste è la tradizionale porta di accesso. E' poi da considerare un parametro di riferimento: confrontando la rotta Trieste – Suez (1.300 miglia – meno di 3 giorni di navigazione) con la rotta Amburgo – Suez (3.500 miglia – più di 7 giorni di navigazione) c'è non solo un risparmio superiore ai 4 giorni di navigazione e alle 2.000 miglia, ma anche un vantaggio ambientale in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni di CO2. Infine l'ultima tessera vincente è il regime di Porto Franco in grado di attirare capitali e investitori internazionali, ma anche attività commerciali, turistiche, high tech, servizi e finanza inimmaginabili in qualsiasi altra realtà europea.

Parliamo della competizione con i porti europei, nordafricani e del Mar Nero. Quale di questi tre blocchi di porti teme di più? Quali sono a Suo avviso le aree mondiali che in questo momento stanno dando maggiore impulso al trasporto marittimo?

La concorrenza fa bene al settore marittimo. Se c'è concorrenza e si lavora bene ci può essere lavoro per tutti. Le classifiche mondiali forniscono numeri molto chiari: i paesi BRIC sono in crescita, ma anche altre aree, tra cui quelle da voi citate. Dal mio punto di vista però è difficile far previsioni sui trend di crescita in un momento di crisi globale come questo. Sicuramente noi guardiamo con molto interesse allo sviluppo dei traffici sul mar Nero, visto che abbiamo già rapporti consolidati con la Turchia. Il porto di Costanza sta crescendo molto. Di recente è divenuto operativo il collegamento Costanza (Romania)-Pendik (Turchia), preludio per un aumento dei traffici diretti al porto di Trieste.

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

Appena insediata ho sostituito il vecchio piano triennale delle opere con un piano di rilancio, sulle orme dei piani industriali delle società per azioni. Con i miei collaboratori abbiamo studiato il traffico in arrivo e quello potenziale in aumento per individuare dove vi fossero i maggiori margini di miglioramento per investire. Stiamo inoltre lavorando in sinergia con tutti gli imprenditori ed operatori locali anche grazie ad un accordo che abbiamo siglato con la Camera di Commercio, finalizzato alla promozione congiunta dello scalo triestino sui mercati esteri. Fortunatamente stiamo registrando una ripresa dei traffici. Trieste, storicamente porto strategico per gli approvvigionamenti energetici, sta avendo un ruolo in espansione anche nei container. Il molo VII infatti, ha chiuso il 2011 con un + 50,12 % di tonnellate movimentate rispetto all'anno precedente. Stanno crescendo anche i traffici ro-ro, sviluppatisi sulla direttrice naturale del Medio Oriente e della Turchia e, più di recente, quelli crocieristici.

Ora dobbiamo puntare allo sviluppo delle infrastrutture. Sul progetto della piattaforma logistica ad esempio abbiamo appena ottenuto una vittoria: il tanto atteso finanziamento dei 32 milioni del CIPE. E' un risultato importante, un'attenzione fondamentale da parte del Governo italiano che con questo atto ha dimostrato di considerare il porto di Trieste strategico per lo sviluppo economico del territorio. Progettazione esecutiva, procedure di gara e due anni di cantiere porteranno alla costruzione di una banchina di circa 380 metri e un'area utile di piazzale portuale di quasi 12 ettari, per complessivi 132 milioni di euro di investimento. Abbiamo già dato avvio alla procedura di gara per raccogliere le manifestazioni di

interesse da parte degli operatori economici interessati alla realizzazione dell'opera. C'è anche il progetto del nuovo terminal ro-ro a Noghère che ho già menzionato. Stiamo anche investendo molto sul polo crocieristico, in stretta collaborazione con gli enti territoriali per dare un nuovo impulso allo sviluppo turistico della città. L'opera più rilevante riguarda l'allungamento della banchina del terminal passeggeri per porla in condizione di ospitare le grandi navi da crociera. Inoltre stiamo lavorando sull'operazione di recupero del Porto Vecchio, grande vettore di rilancio del nostro capoluogo, un "polmone" incastonato nel centro città, grazie a cui Trieste potrebbe davvero tornare a respirare dal punto vista economico. Le opportunità non mancano, mancano invece i collegamenti.

Su questo fronte ha dato luogo ad accordi o sinergie con altre infrastrutture/impresе (ferrovie, interporti, accordi con grandi carrier, etc.)?

Come stavo dicendo le possibilità di sviluppo non mancano, ma sono strettamente legate alle infrastrutture ed all'efficienza dei collegamenti. Un paradosso per il porto forse più ferroviario d'Italia. Abbiamo diversi problemi, a partire da tutta una serie di binari inutilizzati. Servirebbe infatti una rete ferroviaria retroportuale operativa 24 ore su 24, che consenta di movimentare in maniera più efficiente i volumi attuali e renda possibile sfruttare tutta la capacità dei binari. La ferrovia è la linfa vitale per i traffici del nostro scalo. E' indispensabile creare un sistema efficiente che colleghi le future aree di espansione del porto alle grandi direttrici di traffico ed ai corridoi europei. Bisogna ragionare in un'ottica di "porti corridoio". I porti possono dare un forte contributo allo sviluppo per la ripresa economica del Paese. Non a caso nell'ambito della nuova proposta di Reti TEN-T presenta lo scorso ottobre dalla Commissione Europea, hanno acquisito un ruolo significativo i c.d. "core ports" ovvero i porti prioritari che, per volumi di traffico e per posizione, sono considerati porti strategici, veri e propri "terminali a mare" dei dieci nuovi corridoi prioritari. Trieste è inclusa nell'elenco dei nodi prioritari. Inoltre due dei corridoi prioritari, il nr. 1 "Baltic-Adriatic Corridor" ed il nr. 3, "Mediterranean Corridor" si intersecano proprio nello spazio retroportuale del nostro scalo. Ciò implica di conseguenza una serie di impegni importanti da parte del nostro paese sull'adeguamento di tutta la rete del "comprehensive-network" e quindi di tutte le infrastrutture di accesso e collegamento con il mare.

Scendendo nel dettaglio sul fronte delle sinergie, un anno fa abbiamo siglato un accordo con il porto di Rostock con l'obiettivo di sviluppare il trasporto ferroviario intermodale lungo la direttrice che collega i due porti e le relative aree economiche dell'hinterland del Mar Baltico e del Nord Adriatico. Inoltre a gennaio è partita quella che gli operatori hanno definito una vera rivoluzione per il nostro scalo: un joint service tra la società di gestione del terminal container e la Rail Cargo Austria. Pochi giorni fa abbiamo incontrato i vertici delle Ferrovie Slovene anch'esse interessate ad operare nel nostro scalo. Ovviamente abbiamo altri progetti in cantiere, ma spesso siamo frenati dalla mancanza di autonomia finanziaria e dalla burocrazia tipica del nostro paese. Il modello di autorità portuale andrebbe rivisto in direzione di una privatizzazione, solo così potremmo essere più flessibili e rapidi nelle azioni e nei progetti da attuare per coinvolgere maggiormente il capitale privato e così pensare ad un vero rilancio internazionale del nostro porto.

Parliamo di sostenibilità ed ambiente. Ci sono dei progetti in corso? Quali sono le strategie del porto di Trieste su queste importanti tematiche?

Uno degli obiettivi dell'ultimo Libro Bianco sul futuro dei trasporti, adottato dalla Commissione Europea è portare avanti una politica competitiva e sostenibile. Lo sviluppo di modalità alternative al trasporto su gomma è diventato un imperativo che tutti dobbiamo rispettare. L'autostrada del mare che collega Trieste alla Turchia, la maggiore del Mediterraneo, è senza dubbio uno dei fiori all'occhiello del nostro porto, specie se pensiamo ai vantaggi di carattere ambientale che derivano dal decongestionamento del traffico su strada. Il progetto del nuovo terminal ro-ro a Noghère, darà un ulteriore impulso in questa direzione. L'operazione *green port* che stiamo attuando con questa amministrazione, si focalizza anche su altri importanti progetti tra cui il *cold ironing* e lo sviluppo del fotovoltaico. Inoltre un grande progetto è in corso con il Ministero dell'Ambiente. A dicembre 2011 a Roma abbiamo sottoscritto con il Dicastero dell'Ambiente un Protocollo d'Intesa sul "Rilancio sostenibile delle aree del Porto di Trieste" finalizzato proprio alla promozione ed allo sviluppo sostenibile del territorio portuale e della sua economia. Grazie al Ministro Clini si è superato finalmente quel clima di immobilismo determinato dalla nota problematica del SIN nel comprensorio portuale-industriale della nostra città, con l'adozione di un nuovo tipo di approccio che ha posto in prima linea il rilancio sostenibile delle attività insediabili nell'ambito delle aree del nostro scalo, con particolare riferimento ai siti da recuperare e riconvertire in termini funzionali. Ed è proprio in virtù di questo accordo che aree caratterizzate da una situazione di forte degrado ambientale, come quelle dove verrà costruita la piattaforma logistica e il terminal ro-ro, potranno essere bonificate con notevoli vantaggi dal punto di vista ambientale oltre che economico.

NEWS DAL MONDO PORTUALE

Assoporti chiede l'istituzione di un tavolo permanente

Assoporti rinnova al Governo la richiesta di avviare immediatamente un tavolo permanente di confronto, al fine di scongiurare che, per rispondere a particolari esigenze, si vadano a precondizionare esigenze e futuri sviluppi del settore.

Il Consiglio Direttivo di Assoporti impegna il Governo e il Parlamento a potenziare le misure di "autonomia finanziaria", limitate oggi all'1% dell'IVA prodotta dai porti italiani oltre i 70 milioni. L'autonomia finanziaria è lo strumento più valido per consentire ai porti virtuosi di avere risorse tali da rispondere alla potenzialità dei traffici.

Il Decreto Sviluppo favorisce i sistemi porto-retroporto

Con l'articolo 46 del Decreto Salva Italia, le Autorità portuali italiane potranno allargare le proprie competenze alla logistica retroportuale, ma si prevede anche la possibilità di non effettuare lo sdoganamento obbligatorio nel porto di sbarco.

Il gettito fiscale, in questo caso, non sarà più di competenza del porto dove la merce transita ma bensì del retroporto o dell'interporto dove la merce viene sdoganata. Un dettaglio non trascurabile, perché il Decreto Sviluppo ha concesso alle Autorità Portuali di trattenere l'1% dell'Iva e delle accise riscosse (con il limite massimo nazionale di 70 milioni di euro) dalla movimentazione dei carichi.

Assoporti chiede confronto europeo su investimenti

I risultati della conferenza Port Finance di Londra tenutasi lo scorso settembre preoccupano l'associazione delle Autorità Portuali italiane, che temono ritardi per l'Italia rispetto alle nuove formule per incentivare gli investimenti privati nei porti, emerse dai lavori inglesi.

Secondo Assoporti, il panorama emerso da Port Finance 2012 di Londra è "doppiamente allarmante per l'Italia", perchè il nostro Paese rischia di partire in ritardo sia rispetto ai porti del Nord Europa, sia rispetto a quelli del Mediterraneo. A tale proposito, l'associazione dei porti italiani cita l'apertura del nuovo JadeWasserPort di Wilhelmshaven, Germania, e del nuovo terminal di Barcellona Terminal Catalunya a riprova che la competizione nel mercato e tra i grandi container operator è agguerrita. Assoporti chiede quindi al Governo di aprire un confronto con l'Unione Europea su due provvedimenti che Bruxelles intende prendere e che potrebbero penalizzare lo sviluppo degli scali italiani: la riduzione dei tempi delle concessioni, mettendo in tal modo a rischio la possibilità di attrarre nuovi investitori in banchina e la riscrittura delle regole per assicurare maggiore trasparenza per l'ingresso in banchina di soggetti esterni al sistema.

Un anno cruciale sarà il 2015, quando scadranno alcune importanti concessioni in Europea: "Il clima di incertezza potrebbe mettere a rischio i massicci investimenti che i privati hanno pianificato per i prossimi anni. Inoltre, sembra inevitabile che nei prossimi anni una consistente svenudita di asset portuali – come sta già accadendo in Gran Bretagna - penalizzerà ulteriormente i Paesi, prima tra tutti l'Italia, che soffrono di forti rigidità amministrative e non hanno generato condizioni di reale autonomia finanziaria", conclude la nota di Assoporti.

Il Governo italiano approva un disegno di legge costituzionale che riconduce porti ed energia sotto la competenza esclusiva dello Stato

Il Consiglio dei ministri lo scorso ottobre ha approvato un disegno di legge costituzionale di riforma del Titolo V della Costituzione. Il disegno di legge costituzionale si propone di apportare

modifiche quantitativamente limitate, ma significative dal punto di vista della regolamentazione dei rapporti fra lo Stato e le regioni. Esso riconduce tra l'altro porti, aeroporti, reti infrastrutturali e reti energetiche sotto la competenza esclusiva dello Stato prevedendo che sui "porti marittimi e gli aeroporti civili, di interesse nazionale e internazionale, grandi reti di trasporto e di navigazione, ordinamento della comunicazione, produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia" lo Stato ha una legislazione esclusiva.

Italia e Algeria hanno siglato un'intesa sui traffici marittimi

Ad Algeri, in occasione del vertice intergovernativo Italia-Algeria dello scorso novembre, il vice ministro dei Trasporti, Mario Ciaccia, e il ministro dei Trasporti algerino, Amar Tou, hanno siglato un'intesa sui traffici marittimi della durata quinquennale che ha l'obiettivo di ottimizzare la cooperazione tra le due nazioni per il potenziamento dei traffici bilaterali e lo snellimento delle procedure burocratiche con innegabili benefici per le economie di settore.

In un momento in cui i trasporti via mare tra l'Europa e l'Africa si stanno confermando decisivi per tutti i settori economici, vantaggi dell'intesa sono innegabili. Questo è solo uno degli innumerevoli accordi possibili tra i due Paesi che puntano a rafforzare le collaborazioni nel settore dei trasporti e delle costruzioni. In particolare, nel trasporto aereo sta per diventare operativo un memorandum of understanding tra Italia e Algeria che porta la frequenza dei voli passeggeri da 14 a 18 settimanali, anche attraverso il meccanismo del code sharing, e prevede l'inserimento di sette frequenze cargo a settimana nei due sensi. Nel trasporto ferroviario, il governo algerino ha stanziato importanti risorse prevedendo la progressiva elettrificazione delle linee esistenti, la costruzione di 17 nuove linee (circa 6.500 chilometri) e la modernizzazione di 35 stazioni ferroviarie.

Le aziende italiane di settore, che sono già presenti in Algeria, continuano a contribuire al processo di ammodernamento in atto. Nell'ultimo anno il governo algerino si è mostrato interessato a partenariati industriali tra aziende locali e imprese italiane per accompagnare il grande programma di investimenti ferroviari. Ma è soprattutto nel settore delle infrastrutture che si possono realizzare le sinergie più significative. Le aziende italiane possono contribuire ulteriormente, mettendo a disposizione la loro esperienza e il loro know-how, allo sviluppo delle infrastrutture civili in Algeria anche attraverso collaborazioni dirette con le vostre aziende

Il programma di sviluppo infrastrutturale 2010-2014 del governo algerino prevede un impegno finanziario di 286 miliardi di dollari, di cui 130 miliardi per progetti non ultimati nell'ambito del programma precedente e 156 miliardi relativi a nuovi progetti (strutture sociali, grandi opere civili, utilities e costruzioni abitative).

TRASPORTO MARITTIMO E SVILUPPO ECONOMICO

Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita



SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno
Giannini Editore, 2012
Pag. 288
Euro 30,00

Download gratuito
su www.sr-m.it
previa registrazione

La ricerca approfondisce aspetti economici e strategici del trasporto marittimo in Italia, ritenuto da SRM uno dei settori driver per la crescita del nostro sistema Paese.

Il lavoro parte dall'analisi del comparto in ambito nazionale e internazionale fornendo dati e statistiche sul traffico generato dal naviglio, sulla numerosità della flotta, sulle aree di sviluppo del settore e sui punti di forza e debolezza del trasporto marittimo, non trascurando aspetti connessi alla presenza di forti, insidiosi, competitor esteri sia in ambito armatoriale, sia logistico-portuale.

Una sezione specifica è dedicata all'analisi dell'Area Med con particolare riferimento al Nord Africa; territorio in cui nei prossimi anni potranno andarsi a sviluppare nuove frontiere di opportunità per le nostre imprese e per le nostre infrastrutture. A seguire l'indagine si focalizza sull'interscambio commerciale marittimo del nostro Paese con una dettagliata illustrazione dei nostri paesi "obiettivo" e delle aree più dinamiche dove il settore va insistendo. La ricerca mostra che lo shipping nel nostro Paese potrebbe essere maggiormente valorizzato se si lavorasse per rimuovere quei vincoli normativi e burocratici che rendono difficoltoso realizzare infrastrutture e "pesante" l'onere per le imprese che intendono investire per ampliare le loro attività e non solo. Innovazione e internazionalizzazione del sistema manifatturiero sono due delle possibili strade da seguire per stimolare il nostro sistema del Mare che, insieme alla ripartenza degli investimenti in infrastrutture portuali possono essere fattori per l'exit strategy dalla crisi; il tutto con una visione di sistema.

Tre focus sono realizzati per offrire significativi casi studio al lettore che voglia addentrarsi, in modo ovviamente non esaustivo, in specifiche aree ritenute strategiche per il Paese. Essi sono dedicati al cluster marittimo campano e alle realtà portuali di Genova e Trieste, tre "motori" della nostra economia del mare. Sono stati realizzati in collaborazione con (in collaborazione con Banca d'Italia-Sede di Genova, Istiee-Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea di Trieste e Università Federico II di Napoli).

A corredo della ricerca, la realizzazione di una approfondita indagine territoriale che consta di numerose interviste a Istituzioni, Associazioni di Categoria, imprese, infrastrutture su possibili linee di sviluppo e "tattiche" per far crescere il comparto, com'è nello stile da sempre perseguito da SRM.

LE RELAZIONI ECONOMICHE TRA L'ITALIA E IL MEDITERRANEO RAPPORTO ANNUALE 2012



SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno
Giannini Editore, 2012
Pag. 228
Euro 30,00

Download gratuito
su www.srm-med.com
previa registrazione

Il Rapporto si articola in tre parti che corrispondono ai tre macro-temi su cui si concentra il lavoro di ricerca dell'Osservatorio Mediterraneo di SRM.

La prima parte – *“L'economia, il commercio e le imprese”* – propone un quadro dell'economia dei paesi del Mediterraneo e dei rapporti commerciali dell'Italia con tali paesi e presenta una stima del business realizzato dalle imprese italiane che operano in Turchia, primo di una serie di lavori che hanno l'obiettivo di stimare il valore della presenza imprenditoriale italiana nei paesi dell'Area Med.

L'Italia si conferma il primo partner commerciale dell'area, con un valore degli scambi pari a 57,7 miliardi di euro nel 2011, e conferma la propria leadership anche nelle proiezioni al 2014, che vedono crescere gli scambi commerciali italiani fino a 74 miliardi di euro (+28% sul 2011). Si tratta di cifre importanti che indicano chiaramente il “valore” attuale e soprattutto le potenzialità del Mediterraneo in termini di opportunità di affari per il nostro sistema di imprese; infatti, all'interno del Capitolo 3 dedicato alla stima del business italiano in Turchia, si ha una prima conferma delle potenzialità dell'area in termini di opportunità di affari per le imprese italiane: le nostre stime indicano un fatturato complessivo di oltre 16 miliardi di euro, per un impatto occupazionale pari a circa 125mila addetti, numeri, in alcuni casi, superiori a quelli stimati per le imprese a capitali tedeschi, usate quale benchmark nella nostra analisi.

La seconda parte – *“La finanza e gli investimenti dei Fondi Sovrani mediterranei”* – offre un'analisi dello stato attuale e delle prospettive d'investimento dei fondi sovrani mediterranei in Europa e in Italia ed esamina le caratteristiche dei sistemi finanziari dei paesi dell'Area MENA, con un focus particolare sulla Turchia; le risorse finanziarie che dall'Europa saranno veicolate verso i paesi dell'area arabo-mediterranea potranno toccare i 4 miliardi di euro annui; quanto ai flussi in direzione opposta – gli investimenti dei Fondi Sovrani dell'area MENA diretti verso l'Europa – questi potrebbero raggiungere, entro cinque anni, i 20 miliardi di euro annui, con una quota destinata all'Italia compresa tra 1 e 1,5 miliardi di euro.

Infine, la terza parte del volume – *“I trasporti marittimi e le energie rinnovabili”* – è dedicata al traffico marittimo e allo sviluppo delle energie rinnovabili, due aspetti importanti delle relazioni economiche dell'Italia con i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, sia attualmente che, ancora di più, in prospettiva. Oltre il 70% dei flussi commerciali tra l'Italia e i paesi che si affacciano sul Mediterraneo (circa 40 miliardi di euro) avviene via mare, mentre in tema di energie rinnovabili, il Mediterraneo si prepara a giocare un ruolo decisivo per lo sviluppo del settore energetico dei prossimi anni, con una domanda addizionale di energia che di qui al 2020 potrebbe comportare investimenti pari a 320 miliardi di euro, di cui circa la metà in fonti rinnovabili, una straordinaria opportunità di sviluppo per le imprese italiane del settore e per l'economia europea nel suo complesso.

www.assoporti.it
www.srm-med.com

