



***Autorità Portuale di Taranto***  
***Taranto Port Authority***

**RASSEGNA STAMPA**  
***Press Review***

**23 LUGLIO 2013**



## Ue: finanzia strada camionale porto Bari

**BARI - La Commissione europea, nell'ambito del programma Ten-T, che finanzia interventi di mobilità e trasporti, ha premiato il Comune di Bari valutando ammissibili a finanziamento gli studi propedeutici alla realizzazione della viabilità camionale per un importo pari a un milione e 300.000 euro (finanziato al 50%). La strada camionale che collegherà il porto di Bari con la viabilità autostradale è una delle grandi opere previste dal piano strategico Mtb per**

mitigare l'impatto ambientale e decongestionare la viabilità in uscita dal porto. Lo studio di fattibilità predisposto e condiviso con il Piano strategico è stato successivamente sviluppato in un programma congiunto di approfondimento finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e realizzato in collaborazione con il Politecnico di Bari. Quindi il tracciato della via camionale è stato anche inserito nel "Dpp" (Documento preliminare per il nuovo Piano urbanistico generale).

La candidatura al programma Europeo Ten-T è stata possibile grazie alla sinergia tra Comune di Bari - assessorato all'Urbanistica e assessorato ai Lavori pubblici - e il Ministero delle Infrastrutture, con l'Interporto Regionale della Puglia e il Politecnico di Bari, in partenariato con l'Autorità portuale del Levante.

L'ammissione a finanziamento per la progettazione è propedeutica alla successiva ammissione al finanziamento dell'opera e concretizza un percorso che potrebbe auspicabilmente portare alla sua realizzazione nel periodo di programmazione 2014 - 2020.

L'inserimento del porto di Bari e della relativa viabilità camionale tra gli interventi ritenuti prioritari per la Commissione europea rappresenta il riconoscimento della strategicità del territorio barese come direttrice principale per lo sviluppo del trasporto merci nel Mediterraneo. La commissione di valutazione ha dunque valorizzato il lavoro svolto dal Comune di Bari, evidenziando la capacità del territorio di fare sistema, giudicata efficace anche dal Ministero dei Trasporti che ha attivamente sostenuto la candidatura del progetto.

La candidatura prevede, oltre alla redazione del progetto preliminare e degli studi di impatto ambientale, anche un approfondimento tecnico - economico per verificare l'opportunità di attivazione di un partenariato pubblico - privato per finanziare, almeno in parte, l'opera, il cui importo ammonta a circa 120 mln di euro.

«La strada camionale - dichiara l'assessore all'Urbanistica Elio Sannicandro - permetterà il collegamento diretto del porto con l'Asl e l'autostrada e sarà dedicata esclusivamente ai mezzi pesanti. In questo modo si eviterà il passaggio del traffico merci su gomma all'interno della città, con un notevole vantaggio per i cittadini che non saranno più costretti a convivere con i Tir nel centro città».

«Il finanziamento della progettazione di quest'opera - commenta il consigliere incaricato del sindaco per i Trasporti Antonio Decaro - costituisce un tassello importante per il completamento del tratto pugliese del Corridoio 8, che consentirà di connettere il traffico merci in uscita dal porto anche alla statale 16 e all'interporto. La realizzazione della viabilità camionale porterà certamente benefici tangibili per quanto riguarda la riduzione



della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale ed acustico, in particolare nell'abitato di San Cataldo».

La progettazione dell'opera è stata studiata nel Piano urbano della mobilità dell'area metropolitana di Bari. Sempre in tema di trasporti pubblici, ieri il presidente della Regione, Nichi Vendola, intervenendo alla cerimonia inaugurale del passante ferroviario che collega la stazione centrale di Bari all'aeroporto del capoluogo pugliese ha

detto: «Opere importanti, in tutte le parti della Puglia: la modernizzazione dei porti, la modernizzazione degli aeroporti, la modernizzazione della ferrovia e i collegamenti fra questi vettori, fanno della Puglia un territorio veramente europeo. Per Bari si tratta di una notizia straordinaria». «Noi - ha aggiunto - costruiamo collegamenti fra ferrovia, porto e aeroporto. Il treno che entra in aeroporto è un'opera straordinaria. E dopo la metropolitana che dal San Paolo raggiunge il centro della città, siamo vicini alla partenza della Bari - Bitritto».

Vendola ha poi ricordato che «siamo in trattativa con il Viminale per spostare il Centro accoglienza richiedenti asilo, collocato nell'aeroporto militare» di Bari-Palese. «Stiamo completando le consegne - ha precisato - per cui l'aeroporto militare rientrerà nelle competenze del civile. Perché quello di Bari-Palese possa diventare uno degli aeroporti più grandi italiani». «Non c'è un territorio in Italia e in Ue - ha rilevato - che ha le caratteristiche della nostra regione» che «diventa un cuore pulsante del Mediterraneo, non con una condizione inerte ma con una serie di collegamenti».

## Monti succede a Merlo e preannuncia una proposta organica di politica portuale

Come previsto dall'accordo trovato un anno fa per ricomporre la frattura interna all'associazione (S2S n.25/2012), Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, è succeduto nei giorni scorsi a Luigi Merlo nella guida di Assoport.

Il neo-presidente ha chiesto al direttivo di Assoport due mesi di tempo per mettere a punto una proposta complessiva di politica portuale e logistica, sottolineando come "i mutamenti traumatici in atto nella geografia e nelle caratteristiche dei traffici marittimi mondiali e quindi dell'interscambio globale, rendano indispensabile una rivisitazione complessiva delle norme, della governance e delle metodologie operative che caratterizzano da decenni la portualità italiana".

Monti ha declinato in cinque punti obiettivi e linee guida del proprio mandato: "Ruolo delle autorità portuali nei rapporti con lo Stato e con il mercato; autonomia delle autorità

portuali attraverso nuove formule di finanziamento e di affermazione dell'autodeterminazione finanziaria; rivoluzione burocratica, attraverso una totale riscrittura della governance dei nostri Enti; gestione integrata dei territori per lo sfruttamento di ogni opportunità di sviluppo logistico e produttivo; alleanze funzionali con gli altri soggetti della logistica e del trasporto, sulle filiere dei passeggeri e delle merci".

## In Assoporti ora ci prova Pasqualino Monti

20 luglio 2013 I

ROMA – Era ampiamente preannunciato il cambio della guardia ai vertici di Assoporti, l'associazione che rappresenta i principali porti italiani. Così Pasqualino Monti, presidente dei porti di Roma (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) ha assunto la presidenza ricevendone il testimone da Luigi Merlo, presidente del porto di Genova.

Il passaggio delle consegne è stato ufficializzato nel corso di una assemblea a porte chiuse dell'Associazione. Il neo-presidente ha chiesto al direttivo di Assoporti due mesi di tempo per mettere a punto una proposta complessiva di politica portuale e logistica, sottolineando come i mutamenti traumatici in atto nella geografia e nelle caratteristiche dei traffici marittimi mondiali e quindi dell'interscambio globale, rendano indispensabile una rivisitazione complessiva delle norme, della governance e delle metodologie operative che caratterizzano da decenni la portualità italiana.

Monti ha quindi sintetizzato in cinque punti, le linee guida che dovranno ispirare l'azione di Assoporti, chiamata a un ruolo di regia in un settore di altissima valenza strategica per il futuro sviluppo del paese.

In discussione saranno quindi: Il ruolo delle Autorità portuali nei rapporti con lo Stato, ma al tempo stesso nei rapporti con il mercato; l'autonomia delle Autorità portuali attraverso nuove formule di finanziamento e di affermazione dell'autodeterminazione finanziaria; la rivoluzione burocratica, attraverso una totale riscrittura della governance degli enti; la gestione integrata dei territori per lo sfruttamento di ogni opportunità di sviluppo logistico e produttivo; le alleanze funzionali con gli altri soggetti della logistica e del trasporto, sulle filiere dei passeggeri e delle merci.

"I tempi di decisione e di scelta ai quali eravamo abituati – ha affermato Monti – non sono più compatibili con le rapidissime trasformazioni in atto nel mercato globale. I porti che operano sulla linea del fronte dell'interscambio mondiale sono quindi chiamati a decisioni, sino a ieri impensabili per un paese come il nostro abituato a mediare anche il suo destino. Decisioni che richiedono immaginazione, innovazione, progettualità, capacità di imporre il cambiamento e rispetto alle quali non esiste alternativa, se non quella di una progressiva emarginazione e un declino, con conseguenze devastanti per tutta l'economia italiana".

"I porti italiani – ha commentato Luigi Merlo, presidente uscente di Assoporti – sono l'asset fondamentale di un sistema logistico che solo oggi anche la politica inizia a comprendere nella sua strategicità per il paese. Compito di Assoporti è e sarà quello di evidenziare questo ruolo e di far maturare una consapevolezza nuova anche relativa al valore degli investimenti nei porti".

Nella stessa assemblea Piergiorgio Massidda è stato riconfermato vicepresidente nazionale di Assoporti l'associazione che riunisce i porti italiani. Per Massidda "questa riconferma non premia soltanto me, ma il grande lavoro che stanno portando avanti i porti sardi che pur in mezzo a una crisi economica generale continuano a generare ricchezza e posti di lavoro. In particolare il porto di Cagliari si sta distinguendo per il transhipment: solo il gruppo Contship ha incrementato nei primi 6 mesi del 2013 il proprio volume di traffico del 7,4%, per le crociere, in vista dell'home port che partirà dal 2015 e per il diportismo con l'avvio dei lavori per la creazione del distretto della cantieristica e il cambio di destinazione per il Molo Ichnusa. Il cluster portuale italiano" – ricorda Massidda – "contribuisce al PIL nazionale per oltre il 2,6% e ha 80 mila occupati diretti e 110 mila di indotto, il suo rilancio, su cui Assoporti è impegnata con grande energia, sarà un fattore di sviluppo per l'intero sistema paese".

## Assoporti, due mesi per negoziare

Assoporti cambia presidente senza cambiare le carte in tavola. Una "staffetta" tra il presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia Pasqualino Monti che succede al presidente del porto di Genova Luigi Merlo. Nuovo presidente, stesso programma per un cambio già deciso a luglio dell'anno scorso quando l'associazione, di fronte all'impasse dell'elezione del nuovo presidente dovuta proprio alla difficile scelta tra i due sopraccitati, decise - con lungimiranza - una forma di presidenza di turno.

Il programma dell'associazione dei porti italiani va avanti, tra una riforma dei porti mai digerita (e mai completamente tale) e un piano nazionale della logistica inesistente. Proprio in questi giorni al Senato la Commissione Lavori Pubblici sta discutendo la riforma della legge 84/94, ma il mondo portuale è scettico sull'esito.

Entro due mesi l'assemblea pubblica dei porti italiani preparerà l'ennesimo documento programmatico che manderà al governo. Bisogna «raddoppiare nel giro di poco tempo il gettito Iva e di accise versate all'erario» secondo Monti e un nuovo ruolo delle autorità portuali nei loro rapporti con lo Stato e il mercato. L'imperativo è presentarsi compatti. Visto che il governo mai digerisce le richieste del cluster, almeno se quest'ultimo si presenta con un'unica voce ci sarà un problema in meno da affrontare.

Il documento programmatico si basa su cinque punti: rapporto delle authority con lo stato e il mercato; autonomia finanziaria; «totale riscrittura» della governance dei nostri enti verso una nuova burocrazia; gestione integrata dei territori logistici; «alleanze funzionali» sul fronte passeggeri e delle merci.

Tutto si giocherà sulla capacità di decidere in tempi brevi. «I tempi di decisione e di scelta ai quali eravamo abituati - spiega Monti - non sono più compatibili con le rapidissime trasformazioni in atto nel mercato globale. I porti che operano sulla linea del fronte dell'interscambio mondiale sono quindi chiamati a decisioni, sino a ieri impensabili per un paese come il nostro abituato a mediare anche il suo destino».

## **Porti: Merlo (Genova), Italia ha gambe e braccia legate**

**Riguardo alla riforma del settore in discussione in Parlamento**

(ANSA) - GENOVA, 22 LUG - "Mentre tutti i porti europei corrono liberi, i porti italiani devono competere con le gambe e le braccia legate". Così il presidente dell'autorità portuale di Genova, Luigi Merlo ha criticato, la riforma dei porti in discussione in Parlamento questa mattina a Genova a Palazzo San Giorgio durante il convegno 'Logistica e infrastrutture' organizzato dalla Cisl.

"In questi anni i provvedimenti nazionali - ha denunciato - hanno aggravato e burocratizzato i porti in Italia. Auspichiamo 5-6 provvedimenti, da inserire in un decreto d'urgenza, per semplificare le procedure, per favorire l'autonomia funzionale e finanziaria, per agevolare i piani regolatori e per essere più competitivi nel panorama europeo".(ANSA).

## Politica e porti sempre più lontani

**Il Parlamento rilancia e accelera sul DDL di riforma portuale, a dispetto della contrarietà dell'intero cluster: stop ad audizioni e dibattiti e via alla riesumazione delle Autorità Portuali di Trapani e Manfredonia**

La riforma della legge portuale è tornata a farsi largo nell'agenda politica, ma nessuno degli operatori appare soddisfatto.

Mentre sembra sempre più probabile che il processo di trasformazione in legge del Decreto del Fare toccherà solo incidentalmente la materia portuale – innalzamento dell'autonomia finanziaria da 70 a 90 milioni di euro e alleggerimenti burocratici in tema di dragaggi –, la scorsa settimana la Commissione Lavori Pubblici del Senato ha riavviato l'iter di approvazione del decreto di legge per la "riforma della legislazione in materia portuale", accorpando due testi identici (uguali a quello arenatosi durante la passata legislatura) e orientandosi per giunta, col solo parere contrario del Movimento 5 Stelle, a chiedere all'Assemblea l'attivazione della procedura d'urgenza.

"Consentirebbe di velocizzare i tempi: visto l'ampio lavoro svolto nella passata legislatura, non si capirebbe la necessità di riaprire una procedura formale con dibattiti, audizioni e così via" ha spiegato Marco Filippi (PD), primo firmatario di uno dei due testi, incassando il placet del collega trapanese Antonio D'Alì, capofila dell'altro, ben contento di velocizzare la pratica di approvazione della legge che istituirà nuovamente l'Autorità Portuale dello scalo siciliano (oltre a quella di Manfredonia in aggiunta alle 23 esistenti). Dunque, sebbene il senatore Maurizio Rossi (Scelta Civica) abbia ricordato ai commissari, con eufemistica perifrasi, "l'esistenza di sensibilità molto diverse tra gli operatori del settore", dichiarandosi però favorevole alla procedura d'urgenza,

a nulla sono valse le richieste di rivedere il provvedimento, anche in considerazione dell'annunciato intervento di Bruxelles in materia, provenienti da praticamente l'intero spettro degli operatori portuali, a partire da Assoporti, la cui posizione, espressa dall'ormai past president Luigi Merlo (S2S n.21/2013), è stata ribadita in pieno dal nuovo vertice Pasqualino Monti: "Una scelta saggia sarebbe stata

quella di aprire un confronto sul ruolo dei porti" ha dichiarato al *Secolo XIX*.

Critici sul DDL e quindi sull'iniziativa di rilanciarlo senza aggiustamenti anche i rappresentanti del terminalismo italiano. "Assiterminal ha già espresso nella scorsa

legislatura, e in questa confermato, un parere negativo sull'articolato proposto. A titolo esemplificativo, giudichiamo negativamente sia le nuove restrizioni all'equilibrato utilizzo di risorse proprie ed esterne (art.16 del DDL), sia i vincoli che vengono introdotti al regime delle concessioni (art.18). Questi ultimi, per esempio, costituiscono un blocco

a sviluppare nuovi investimenti nei terminal, investimenti fortemente richiesti dal mercato e che non avrebbero modo di ammortizzarsi" ha dichiarato Marco Conforti, numero uno di Assiterminal. "L'impianto della legge di riforma dei porti va certamente migliorato riguardo la valorizzazione del ruolo dei terminalisti. Nello specifico riteniamo che vi siano almeno tre punti su cui occorre ulteriormente lavorare sul testo: l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali; la garanzia delle concessioni demaniali; la valorizzazione degli investimenti dei terminalisti. Su questi aspetti chiediamo alla Commissione di essere auditi nelle prossime settimane" ha rincarato Andrea Gentile, presidente del Raggruppamento Terminalisti Portuali di Assologistica.

Pollice verso anche da parte di Fedespedi e del suo presidente Piero Lazzeri: "I settori impegnati a vario titolo nell'economia marittima attendono da diversi anni una riforma reale dei porti che tenga conto delle mutate condizioni degli scali e delle loro odierne esigenze strutturali. Una riforma che, attraverso la tanto attesa autonomia finanziaria, consenta ai porti del Paese di programmare il proprio sviluppo e la propria crescita recuperando punti di competitività rispetto agli scali internazionali competitors. Purtroppo la riforma in discussione non soddisfa neppure una di tali esigenze. È inoltre auspicabile che il DDL tenga conto dei nuovi adeguamenti che l'Europa richiede".

Anche le segreterie di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti si sono mostrate preoccupate dall'iniziativa parlamentare, chiedendo

di essere sentiti in audizione all'VIII Commissione del Senato "per sostenere le posizioni già espresse negli emendamenti presentati nel corso della passata legislatura, con particolare riguardo alle tutele del lavoro. Gli interventi di tutela

del lavoro portuale sono ancora più necessari in questo particolare momento di congiuntura negativa del mercato nazionale ed internazionale".

**Anche Bologna nei TEN-T**

20/07/2013

**BOLOGNA** – Nel recente elenco elaborato dalla Commissione Europea e relativo ai progetti finanziabili nell'ambito del Programma multi annuale 2007-2013 TEN-T, figura anche **SWIFTLY GREEN** al quale partecipa l'Interporto di Bologna in cordata con altri 12 partner internazionali svedesi, austriaci, belgi, tedeschi e danesi.

Il progetto, che ha un valore complessivo di circa 3 milioni di euro (finanziabili al 50%), impatta geograficamente su tutto il corridoio merci n. 3, Stoccolma-Palermo, pur sostenendo lo sviluppo di un corridoio verde multimodale e interoperabile tra Helsinki e La Valletta.

Swiftly Green utilizzerà, in particolare, la sezione Svezia-Italia come campione per l'analisi delle migliori pratiche relative a progetti in corso o conclusi aventi rilevanza per il concetto di corridoio verde con lo scopo di definire una serie di raccomandazioni, soluzioni e linee guida trasferibili e applicabili anche ad altri corridoi, da trasmettere alla Commissione Europea e da utilizzare per la programmazione di sostegni finanziari a supporto di green initiatives.

La partecipazione al progetto di operatori infrastrutturali e gestionali e di detentori di importanti flussi di merce che già si muovono lungo il corridoio prioritario individuato, garantisce un'opportunità unica di creare sinergie e di identificare campi di collaborazione strategici per il nodo bolognese e per il paese.

Tale comunicazione consolida ancor di più il ruolo di assoluto primo piano dell'Interporto di Bologna nello scenario europeo e nel settore in cui opera, inoltre, conferma e premia l'impegno della Società di voler tradurre in un beneficio effettivo le politiche di indirizzo europee.

## **Porti: Gioia Tauro; Lupi, e' strategico per tutto il Paese**

**Si qualifica per felice posizione, investire su infrastrutture**

(ANSA) - CATANZARO, 22 LUG - "Il porto di Gioia Tauro non è solo una priorità della Calabria, ma una priorità strategica per il rilancio di tutto il sistema portuale italiano, che è uno dei punti di rilancio di tutto il Paese". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, nel corso di una conferenza stampa a Catanzaro.

"Gioia Tauro - ha aggiunto Lupi - si qualifica per la sua felice posizione e per gli investimenti che dovremo fare e che metteremo a monitoraggio nel dialogo con l'Autorità portuale di Gioia Tauro. Ma per renderlo strategico bisognerà investire non tanto sul porto, quanto sulle infrastrutture circostanti, cioè gli interporti, i collegamenti ferroviari, quindi sulla possibilità di ragionare non solo per reti ma per nodi. È un principio che vale per la Calabria come per le altre regioni".

"La nuova Legge Obiettivo - ha concluso Lupi - identificherà i grandi nodi del Paese e al loro interno le risorse che nei prossimi dieci anni dovranno essere destinate. Gioia Tauro, ne sono convinto, rientrerà ovviamente in uno di questi grandi nodi". (ANSA).

## L'Euro Corte dei Conti boccia Marco Polo (ma elogia l'Italia)

Intanto la Commissione accetta il compromesso di Passera e chiude un occhio sull'ecobonus 2010: RAM pronta ad avviare l'erogazione dei contributi

I programmi Marco Polo degli ultimi 10 anni sono stati un fallimento.

È questo, in brutale sintesi, il giudizio espresso dalla Corte dei Conti europei mediante un audit da poco reso pubblico

sui programmi Marco Polo I e II, avviati dalla Commissione Europea rispettivamente nei periodi 2003-2006 e 2007-2013 per favorire il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada

ad altre modalità più sostenibili.

“In parole semplici, i programmi sono stati inefficaci in quanto non hanno conseguito gli obiettivi che si erano prefissi e hanno avuto scarso impatto

nel trasferire il traffico merci dalla strada verso altre modalità di trasporto; inoltre, non vi sono dati per valutare se gli obiettivi della politica siano stati conseguiti (in termini, ad esempio, di benefici per l'ambiente)” ha affermato Ville Itälä, il Membro della Corte responsabile della relazione.

Secondo la Corte la situazione di mercato e la normativa del programma hanno scoraggiato gli operatori dall'avvalersi di tale regime. La sostenibilità di una metà dei progetti controllati inoltre è limitata. Una delle principali constatazioni dell'audit è che vi sono seri indizi di “effetto inerziale”: i progetti sarebbero cioè stati avviati anche senza il finanziamento UE. Infatti, 13 dei 16 beneficiari controllati hanno confermato che avrebbero avviato ed effettuato il servizio di trasporto anche in assenza di sussidi. Inoltre, non vi sono dati affidabili per valutare i benefici sull'impatto ambientale del trasporto merci, in termini di riduzione della congestione del traffico e miglioramento della sicurezza stradale. Pertanto la Corte ha raccomandato al Consiglio, al Parlamento europeo e alla Commissione di considerare l'eventualità di cessare il finanziamento UE ai servizi di trasporto merci secondo lo stesso schema dei programmi Marco Polo (processo top-down di incentivazione dell'offerta), che ha causato in particolare le debolezze identificate nella relazione (scarso assorbimento da parte dei mercati, mancanza di elementi probatori per quel che riguarda il conseguimento degli obiettivi, oneri amministrativi eccessivi, sostenibilità limitata ed effetto inerziale) e di subordinare l'eventuale prosecuzione del finanziamento di tali

progetti a una valutazione d'impatto ex ante che mostri se, e in che misura, essi producano un valore aggiunto.

Ciò richiederebbe una dettagliata analisi di mercato sulla domanda potenziale e di tener conto dell'esperienza e delle pratiche migliori concernenti regimi di

sostegno analoghi a livello nazionale. Da rilevare a questo proposito che l'audit fa espresso riferimento ai progetti italiani Ecobonus e Ferrobuss: “Si possono trarre insegnamenti dai programmi nazionali che operano sul lato della domanda, con limitati oneri amministrativi, e che versano importi forfettari direttamente agli autotrasportatori che decidono di trasferire al trasporto marittimo o ferroviario le merci che viaggiano sui loro automezzi o container”.

## Ok europeo all'ecobonus, ma solo per il 2010: RAM pronta ad avviare l'erogazione dei contributi

Ad un anno dall'apertura dell'indagine sull'Ecobonus (S2S n.32/2012) – il sistema di incentivazione al trasferimento modale dalla strada al mare delle merci – la Commissione Europea sembra aver accettato la soluzione compromissoria proposta dall'allora Ministro dei Trasporti Corrado Passera (S2S n.38/2012).

Bruxelles infatti si è per ora limitata ad informare della **decisione positiva** in merito alla richiesta italiana di proroga per il 2010 dell'incentivo, finito nel mirino della Commissione come presunta forma di aiuto di Stato, ed entrambe le associazioni di categoria dell'autotrasporto Anita (Confindustria) e CNA-Fita hanno confermato, esprimendo soddisfazione, che la Commissione ha autorizzato l'erogazione per il contributo relativo al 2010 (sospesa dal Governo insieme a quella per il 2011 all'apertura dell'indagine). "La decisione è stata presa, pur soggetta ad alcune condizioni, per il rallentamento economico dell'Italia e le sue ripercussioni sulle attività di trasporto" ha spiegato una nota di Anita.

Né la Commissione né Anita hanno chiarito quali siano le condizioni in questione, ma Passera aveva rivelato lo scorso anno come il Governo avesse chiesto l'autorizzazione ad erogare il beneficio solo per il 2010 (e non per il 2011 come inizialmente previsto) a fronte del prolungamento a tutto il 2013 dell'impegno, da parte degli autotrasportatori beneficiari, "ad utilizzare le rotte marittime in luogo dei corrispondenti itinerari stradali".

Interpellato per un commento sulla bocciatura dei programmi Marco Polo da parte della Corte dei Conti – con cui ha dichiarato di condividere "l'auspicio ad una riconsiderazione complessiva degli strumenti comunitari di sostegno alla

nel triennio 2007-2009 consentendo al Ministero delle Infrastrutture, con il supporto di RAM, di erogare risorse per 169 milioni di euro a fronte di 1.430.290 viaggi nel triennio. Per il 2010 RAM ha

registrato circa 570.000 viaggi, con un incremento del 24% rispetto al 2009, a dimostrazione di come l'Ecobonus stesse ben funzionando".

Per Affinita, inoltre, "i suggerimenti della Corte dei Conti europea confermano la validità e l'efficacia dell'esperienza italiana dell'Ecobonus e inducono a ritenere opportuna la sua estensione a livello comunitario. Per questo RAM, insieme a Confitarma e ad altri partner europei, ha elaborato e presentato alla recente Call Ten-T il Progetto Magellano, volto a prevedere uno studio di fattibilità per l'introduzione, a livello europeo, di un *green incentive*, a forte valenza ambientale, da applicare nei singoli Stati membri in modo flessibile ma con il comune intento di rafforzare ulteriormente il reticolo di Autostrade del Mare nel Mediterraneo e negli altri quadranti marittimi dell'Unione Europea. Purtroppo, in curioso e stridente contrasto con quanto appena sostenuto dalla Corte dei Conti, il Progetto Magellano non è stato ammesso al finanziamento, ma, forte di questo qualificato imprimatur, RAM non intende demordere e, con qualche aggiustamento, riproporrà Magellano alla prossima Call".

La compatibilità dell'Ecobonus con le normative continentali in materia di concorrenza – su cui, al di là della proroga per il 2010, la Commissione sembra continuare a nutrire dei dubbi – è del resto sempre stata una convinzione di Affinita: "Il nostro Governo si è fortemente battuto per sostenere la piena legittimità di questa misura che non distorce affatto il mercato del trasporto marittimo giacché agisce appunto come incentivo sul lato della domanda, lasciando liberi gli operatori dell'auto-trasporto nella scelta del vettore marittimo da utilizzare".

logistica e in particolare al trasferimento delle merci verso modalità alternative al trasporto su strada" –, Tommaso Affinita, presidente di RAM Spa, la società che per conto del Ministero ha gestito negli anni passati il sistema Ecobonus, si è detto soddisfatto: "RAM è pronta in pochi giorni a fare la sua parte relativamente all'istruttoria delle 237 istanze pervenute, così da mettere il Ministero delle Infrastrutture in condizione di procedere rapidamente all'erogazione del contributo".

Affinita ha anche sottolineato il plauso incassato dalla Corte dei Conti e ricordato alcune delle peculiarità dell'Ecobonus: "L'incentivo ha operato

## Mediterraneo, tutto il traffico via mare

Nel primi mesi dell'anno l'interscambio commerciale marittimo nell'area mediterranea ammonta a 16,7 miliardi di euro, di cui il 70% (pari a 11,6 miliardi) è ascrivibile al trasporto marittimo. Lo rende noto una ricerca di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno in collaborazione con Assoporti.

**La classifica.** I dati, combinando quelli Eurostat e Istat, mostrano come l'Italia resti il paese che effettua più scambi con i paesi che si affacciano nel Mare Nostrum, ma anche come sia l'unica ad aver registrato una leggera flessione rispetto a quelli che seguono. Infatti, mentre l'Italia è calata del 6,4% dal 2008 al 2012 nel volume complessivo, tutte le altre sono cresciute: Francia segna +8,8%, Germania +31,6%, Spagna +17%. In ogni caso il volume che il Belpaese ha movimentato nel 2012 è molto alto: 65,7 miliardi di euro e spicca su tutti gli altri.

**Short sea shipping mediterraneo.** Nel cabotaggio la tipologia di traffico più movimentata è il liquid bulk, pari al 45% del totale, seguito da container (20%), dry bulk (15%), ro-ro (8%) e un 12% di "altro". In questa modalità di trasporto l'Italia è leader con 204,4 milioni di tonnellate movimentate nel 2012, pari al 37,5% del totale. Il nostro paese detiene anche il primato nel Mar Nero con 43,1 milioni di tonnellate, pari al 33,2% del totale.

**Gli scambi nell'area Med.** Il paese che ha movimentato più merci via mare negli ultimi dieci anni (2002-2012), sempre nel solo Mediterraneo, è stata l'Albania (+159%) seguita da Turchia (+155%), Egitto (+124%), Libia (106%), Croazia (+12%), Marocco (+96%), Algeria (+76%) e Tunisia (+51%).

**Il traffico in Italia.** Discorso differente al livello nazionale, dove nel 2012 cresce solo il traffico contenitori mentre tutto il resto è in calo:

- -3,1% traffico totale (466 milioni di tonnellate merci).
- -4% rinfuse solide (78,4 milioni di tonnellate).
- -3,6% merci liquide (182,4 milioni di tonnellate).
- -2,3% merci varie (205 milioni di tonnellate).
- +0,9% container (9,6 milioni di teu).
- -11,7% passeggeri trasportati (41 milioni).
- -6,1% crocieristi (10,5 milioni).

Nei primi tre mesi dell'anno l'interscambio marittimo in Italia è stato pari a 56,7 miliardi di euro, in calo del 3,7% sul primo trimestre 2011 e -5,5% sull'ultimo trimestre 2012.

**L'armamento italiano.** In chiusura il rapporto Assoporti-Srm dedica uno sguardo alla flotta italiana, tutto sommato in ottima salute. E' quarta in Europa in termini di stazza (dati Confitarma), e dodicesima nella classifica mondiale delle flotte di bandiera. Negli ultimi cinque anni (2007-2012) gli armatori italiani hanno speso 20 miliardi di dollari in nuove navi. Un investimento che permette al Belpaese di vantare la flotta più giovane. Infatti, il 65,5% del naviglio ha un'età inferiore ai dieci anni e il 44,3% ha meno di cinque anni. Sono quaranta gli armatori in Italia, con un giro di affari pari a 11 miliardi di euro annui. I primi tre operatori sono Grimaldi, Costa Crociere, Italia Marittima che coprono il 56% del mercato, mentre i primi dieci coprono l'86%. I comparti dove andiamo forte sono il liquid e dry bulk, con la Campania (39%), la Liguria (17%) e il Lazio (14%) che ospitano la maggior parte delle compagnie.

**Nel secondo trimestre di quest'anno il porto di Rotterdam ha movimentato 110,6 milioni di tonnellate di merci (-0,9%)**

*Analoga la flessione la flessione dei volumi movimentati complessivamente dallo scalo olandese nella prima metà del 2013*

~~inforMARE~~ Nel secondo trimestre di quest'anno il porto di Rotterdam ha movimentato 110,6 milioni di tonnellate di merci, con una flessione dello 0,9% rispetto ai primi tre mesi del 2012. Se le variazioni percentuali trimestrali del volume di traffico movimentato globalmente dallo scalo olandese negli ultimi 12 mesi sono state lievi, con un -1,0% nel terzo trimestre 2012, un +1,2% nell'ultimo trimestre 2012, un -1,0% nel primo trimestre 2013 e il -0,9% del trimestre conclusosi lo scorso 30 giugno, risultano invece più marcate le variazioni percentuali del traffico nelle singole categorie merceologiche: il comparto delle rinfuse liquide ha mostrato una ripresa registrando nei quattro trimestri rispettivamente variazioni del -16,2%, -8,4%, +4,3% e +9,9%; inverso il trend delle rinfuse liquide, con rispettivamente +4,7%, +5,9%, -2,6% e -3,1%, così come quello delle merci containerizzate, con +1,0%, +1,1%, -0,6% e -3,3%; pressoché costante, invece, la flessione delle altre merci varie con -3,3%, -2,8%, -4,6% e -3,9%.

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle rinfuse è ammontato complessivamente a 73,2 milioni di tonnellate (+0,5%). Le sole rinfuse secche si sono attestate a 22,1 milioni di tonnellate (+9,9%), di cui 8,9 milioni di tonnellate di minerali e rottami (+2,6%), 7,8 milioni di tonnellate di carbone (+29,9%), 2,6 milioni di tonnellate di rinfuse agricole (+13,0%) e 2,8 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide (-10,3%). Le rinfuse liquide sono state pari a 51,0 milioni di tonnellate (-3,1%), di cui 21,9 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-11,0%), 20,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+4,1%) e 8,5 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (+2,9%).

Nel periodo aprile-giugno di quest'anno il traffico containerizzato è stato pari a 31,7 milioni di tonnellate (-3,3%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 3,1 milioni di teu (+0,7%). Le altre merci varie sono ammontate a 5,7 milioni di tonnellate (-3,9%), di cui 4,6 milioni di tonnellate di rotabili (+3,6%) e 1,1 milioni di tonnellate di altre merci (-26,2%).

Nell'intero primo semestre del 2013 il porto olandese ha movimentato 219,7 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione dello 0,9% sulla prima metà dello scorso anno. Le rinfuse solide sono state pari a 42,2 milioni di tonnellate (+7,2%) e quelle liquide a 104,4 milioni di tonnellate (-2,8%). Nel segmento dei container il traffico è stato di 61,8 milioni di tonnellate (-2,0%) con una movimentazione dei container pari a 5,9 milioni di teu (+1,0%). I rotabili hanno registrato un incremento del 2,2% a 9,0 milioni di tonnellate e le altre merci varie sono calate del 22,8% a 2,4 milioni di tonnellate.

L'Autorità Portuale di Rotterdam ha evidenziato che la diminuzione dell'8,7% nella prima metà di quest'anno del volume di petrolio greggio, che costituisce quasi un quarto del traffico movimentato complessivamente dallo scalo, ha determinato la lieve flessione complessiva del traffico ed è stata causata dalla situazione generale del mercato nonché dal ricorso al

prelievo dalle scorte petrolifere in attesa di prezzi del greggio più bassi in futuro e dal fermo per manutenzione delle raffinerie.

È necessario anche evidenziare che dal 1 ° gennaio 2013 l'attività del porto di Dordrecht, e il relativo volume di traffico che è pari a circa tre milioni di tonnellate all'anno, è stata completamente integrata in quella del porto di Rotterdam e che pertanto, con l'esclusione di

tale volume, il calo del traffico movimentato da Rotterdam nei primi sei mesi di quest'anno risulterebbe lievemente più accentuato.

Intanto Allard Castelein è stato nominato nuovo amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority. Castelein, che attualmente è vice presidente per l'Ambiente del gruppo Shell, subentrerà all'attuale CEO dell'authority portuale Hans Smits il prossimo 1° gennaio. (4/5)