



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

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

**31 OTTOBRE 2013**



## Incontro a Gioia Tauro su grandi navi Maersk

**GIOIA TAURO - E' stata finalizzata alle valutazioni di sicurezza propedeutiche all'arrivo delle grandi navi Maersk, di oltre 400 metri di lunghezza e 56 di larghezza, capaci di trasportare fino a 18.000 teu, la riunione operativa svoltasi nella Capitaneria di porto di Gioia Tauro, su richiesta della compagnia danese. Alla riunione hanno partecipato il responsabile per il Mediterraneo della Maersk Line, Manuel Guemero, il comandante**

**della Capitaneria di porto Davide Barbagiovanni Minciullo, il tenente di vascello Domenico Ferraro e lo staff della sezione tecnica della Capitaneria, il responsabile dell'area tecnica dell'Autorità portuale Saverio Spadafora, il direttore generale del terminal Mct Carmino Crudo e i responsabili dei servizi tecnico nautici: piloti, ormeggiatori e rimorchiatori.**

**In particolare, sono stati analizzati gli aspetti tecnico-nautici e infrastrutturali necessari per consentire le valutazioni di idoneità dello scalo gioiese per il possibile attracco delle nuove unità navali. A favore del porto di Gioia Tauro sono stati evidenziati, nel corso dell'incontro, elementi come il rilevante impegno dell'Autorità portuale a proseguire l'opera di miglioramento delle strutture e di manutenzione dei fondali; le capacità operative assicurate dal terminal e la comprovata professionalità dei piloti, dei rimorchiatori e degli ormeggiatori**

## **Porti: Genova e Anversa uniti in nome dei Migranti**

**Da padre Papa Francesco ad Albert Einstein e Golda Meir**

(ANSA) - GENOVA, 30 OTT - Vi è un legame profondo che unisce i porti di Genova ed Anversa: quello dei migranti. Tra '800 e '900 furono a milioni gli europei che lasciarono la loro terra per andare nel 'nuovo mondo'. Partendo o da Genova, o da Anversa. Salpò dalla Lanterna per Buenos Aires nel 1928 il padre di Papa Francesco, Mario Bergoglio. Partirono da Anversa per gli Usa Albert Einstein, Golda Meir.

Così i responsabili dei Musei dei Migranti delle due città, hanno presentato il nuovo 'Red Star Line Museum', il museo dei Migranti, aperto il 28 settembre scorso nella città belga. "Red Star Line è il nome della compagnia di navigazione che ha trasportato oltre 2 milioni di europei negli Stati Uniti, di cui circa 20.000 italiani, tra la metà del XIX e i primi decenni del XX secolo - ha spiegato il responsabile del museo belga, Paul Verheyen -. Anversa, come Genova, ha voluto dedicare alla storia della migrazione un museo. Che racconta la storia della Red Star Line dalle origini al suo declino".

"Noi - ha detto il direttore del Mu-Ma, Pierangelo Campodonico - con la sezione denominata Mem siamo il primo museo in Italia sulle 'Memorie e Migrazioni'. Custodiamo le storie di tante persone che da qui si sono imbarcate per emigrare. Come, per esempio, i genitori di papa Bergoglio". Verheyen ha ricordato che uno dei viaggiatori più assidui della Red Star Line fu Albert Einstein. Il futuro premio Nobel della Fisica era in viaggio dagli Usa verso Anversa quando Hitler nel 1933 prese il potere. Appena sbarcato decise di non tornare a Berlino. Scrisse la propria lettera di dimissioni dall'Accademia Prussiana delle Scienze sulla carta intestata della compagnia di navigazione Red Star Line. (ANSA)

## **Porti: Lupi, senza senso 24 Autorità, ora distretti logistici**

### **Individuare grandi aree per i distretti logistici**

(ANSA) - ROMA, 29 ott - "Ventiquattro Autorità portuali non hanno più senso. Occorre individuare grandi aree per i Distretti logistici, altrimenti sarà la realtà a farci morire". Così il ministro delle infrastrutture e trasporti Maurizio Lupi ha indicato la propria soluzione per il settore portuale intervenendo all'Assemblea di Assoport. "Non si può più ragionare di Autorità portuali - ha detto - ma dobbiamo capire che bisogna vincere la sfida dei distretti logistici".

"Noi abbiamo davanti due strade: gestire l'ordinario e l'esistente, oppure accettare le sfide che la realtà ci sta ponendo e per questo ci vuole coraggio e responsabilità", ha detto Lupi. Secondo il ministro è quindi necessario "razionalizzare e capire che le concorrenze non sono sul territorio, ma nello scenario mondiale".

"Il Governo farà la propria parte - ha aggiunto - C'è una legge in discussione in Parlamento che affronta il presente e il passato ma non il futuro e su questo ci sarà un confronto vero con le Autorità portuali". Lupi ha sottolineato che il problema dei porti "non è un problema regionale ma del sistema Paese" e ha indicato la necessità di individuare 5-8 distretti logistici: "O accettiamo questa sfida - ha detto - o saremo travolti".

(ANSA).

## **Porti: Merlo, bravo Lupi, ha rotto argini**

**Per la prima volta da un ministro parole precise su sistema**

30 ottobre, 18:01

(ANSA) - GENOVA, 30 OTT - Il presidente del Porto di Genova, Luigi Merlo, appoggia "in pieno" quanto sostiene il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, sulla necessità di una riforma del sistema italiano pensando ai porti più in termini di Distretti Logistici che di di Autorità Portuali. Ieri Lupi, intervenendo all'assemblea di Assoport, aveva detto che "24 AP non hanno più senso, occorre individuare grandi aree per i Distretti logistici, altrimenti sarà la realtà a farci morire".

"Per la prima volta ho sentito un ministro avere parole precise sul Terzo Valico e inserirlo in un contesto logistico-portuale altrettanto preciso - ha detto oggi Merlo al convegno 'Infrastrutture e crescita sostenibile' -. Le infrastrutture di questo Paese hanno bisogno di un nuovo assetto, e non si può prescindere dai porti. Non è una questione di opinioni, è il mercato a dircelo: o l'Italia si adegua, o è la fine. Si morirà non solo in termini di competitività, ma occupazionali. I nostri meccanismi infrastrutturali non sono di livello europeo. Sono felice che un ministro, finalmente, abbia rotto gli argini. E che anche il cardinale Bagnasco ci esorti ad avere coraggio"

Per quanto riguarda il suo sistema portuale, "l'Italia è vittima di 'nanismo' - ha detto Merlo -. C'è bisogno di una governance globale: la si chiami come si vuole, portuale, logistica, infrastrutturale". Bisogna, cioè, rivedere competenze, poteri, identità delle AP, adeguarle ai modelli europei. "Non è una questione di campanilismi territoriali. Continuare a difendere quel meccanismo significa condannare l'Italia al declino. Opere come il Terzo Valico non servono alla Liguria ma all'Italia".

Per questo serve "rivedere tutto. In nome del lavoro. Se i portuali di oggi saranno gli operatori logistici di domani, si saranno creati posti di lavoro". Su opere come il Terzo Valico dei Giovi "non bisogna cadere nella trappola dei no Tav, che stanno lì a contare il numero dei treni. Bisogna, lo ripeto, ragionare in termini di visione d'insieme".

Parole condivise dall'ex sottosegretario alle Infrastrutture Mino Giachino, oggi consulente del ministro Lupi. "Con il Terzo Valico - ha detto - il porto di Genova raddoppierà i container in arrivo, da 2 a 4 milioni, e l'incrocio con la Torino-Lione farà di questo distretto una delle aree logistiche più importanti d'Europa". (ANSA).

## **Monti (Assoporti) chiede che le Autorità Portuali possano intervenire per salvaguardare il lavoro portuale anche in deroga alla legge**

*Annunciata l'immediata apertura di un tavolo nazionale per affrontare l'emergenza lavoro*

Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Pasqualino Monti, ha annunciato l'immediata apertura di un tavolo nazionale di concertazione per affrontare l'emergenza lavoro nei porti italiani. All'indomani dell'assemblea generale dell'associazione (del 29 ottobre 2013), Monti ha sottolineato come la grave congiuntura economica che impatta sulla sicurezza occupazionale di molti lavoratori ex articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 minacci di generare uno stato di instabilità che i porti non si possono permettere. Di qui l'intenzione di Monti di imporre un confronto serrato con le imprese e le organizzazioni sindacali per trovare possibili soluzioni nell'interesse generale dei porti del Paese.

«I lavoratori dei porti - ha sottolineato Monti - rappresentano un patrimonio professionale imprescindibile per il sistema portuale e logistico italiano. Ma le trasformazioni in atto nei trasporti via mare impongono a tutti una capacità di reazione e di adattamento spesso a rischio di frizioni e problemi. È nostro dovere affrontare questi temi attraverso una concertazione sana: le Autorità Portuali devono essere in grado di intervenire, in un periodo complicato come quello attuale, anche in deroga alla legge, per garantire oltre che il mantenimento degli attuali livelli occupazionali anche il giusto equilibrio in futuro tra mercato ed occupazione».

## **Porti: Assoporti, risorsa non onere, a casse Stato 13mld**

**Ultimi 20 anni unico processo sano di privatizzazione**

29 ottobre, 15:57

(ANSA) - ROMA, 29 OTT - "I porti, al contrario di gran parte degli asset pubblici, oggi sono una risorsa per il Paese, non un onere". Così il presidente di Assoporti **Pasqualino Monti** nel corso dell'assemblea dell'associazione, spiegando che i porti italiani alimentano le casse dello Stato con oltre 13 miliardi di gettito fra Iva e accise, ottenendo in cambio finanziamenti sproporzionatamente esigui per manutenzione ed infrastrutturazione".

Il presidente di Assoporti, nella sua relazione, ha evidenziato che le Autorità portuali, che oggi occupano 1.300 addetti, "sono da sempre in equilibrio di bilancio" e che "nei porti italiani si è concretizzato negli ultimi vent'anni forse l'unico processo sano e di mercato di privatizzazione di beni pubblici, attraverso il meccanismo della concessione che ha portato grandi gruppi internazionali ad investire sulle nostre banchine". (ANSA).

## Assoporti, pronte le proposte di riforma sistema portuale

### Utilizzo di più strumenti finanziari e costituzione fondo CDP

29 ottobre, 19:26

(ANSA) - ROMA, 29 OTT - La riforma della legge 84/94 sui porti "non può essere fermata". Lo ha ribadito oggi il presidente di Assoporti, **Pasqualino Monti**, all'assemblea delle Autorità Portuali a Roma.

Tra le prime proposte dell'associazione a Governo e Parlamento, quella di eliminare le Autorità Portuali dall'elenco delle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici, e il riconoscimento che, in base alle funzioni svolte, le AP non possono essere soggette a norme di finanza pubblica.

Per Monti, Assoporti può proporre l'introduzione di nuovi strumenti finanziari per consentire investimenti in infrastrutture senza impattare sui conti e sui limiti di spesa dello Stato. In particolare, la proposta di riforma prevede la creazione di un fondo presso la Cassa Depositi e Prestiti nel quale collocare le risorse provenienti da un'ulteriore quota addizionale del gettito IVA.

"Già da domani - ha detto Monti - sottoporremo le nostre proposte a tutte le verifiche nelle sedi competenti. Intendiamo fare la nostra parte nella filiera logistica del trasporto eliminando quella logica dei 'compartimenti stagni', principale causa del declino".

"La soluzione Cdp permetterebbe di garantire il coinvolgimento di un intermediario finanziario, abilitato ad attivare tutti gli strumenti finanziari, al tempo stesso coinvolgendo il sistema del credito nel funding di questi strumenti", ha spiegato Monti, precisando che per le operazioni che si prestano al finanziamento è ipotizzabile che Cdp possa utilizzare come società di progetto proprio le Autorità portuali".

"Questa configurazione finanziaria - ha aggiunto - è in grado di garantire un doppio obiettivo: attivare un effetto leva che libererebbe risorse per oltre 2 mld di euro a favore della portualità italiana; di non incidere sui conti dello Stato, non gravando in alcun modo sul debito del sistema Paese. La proposte di Assoporti ha tre punti: punta a cancellare la parola 'tetto massimo'; aggiungere ulteriore quota di gettito Iva, ma sempre nel rispetto del meccanismo premiale; consentire l'utilizzo parallelo e contemporaneo di più strumenti finanziari. (ANSA).

## Demolizioni navali: l'Europa approva la 'sua' legge

Il testo, ormai definitivo, vieta lo spiaggiamento ma non impone confini territoriali (tantomeno continentali) allo scrapping

Il Parlamento di Strasburgo, con 591 voti a favore, 47 contrari e 32 astensioni, ha approvato la proposta di Regolamento europeo sulle demolizioni navali.

Il tema – a lungo dibattuto dagli organi comunitari (S2S n.16 e 27/2013) – è di stretta attualità in Italia, poiché coinvolge in qualche misura (anche se, di fatto, minore di quanto alcuni hanno pretestuosamente sostenuto) il destino del relitto della Costa Concordia.

Il Presidente della Toscana Enrico Rossi ha, infatti, più volte dichiarato che la nuova normativa europea, vietando la pratica dello spiaggiamento delle navi, escluderebbe l'Asia dalla possibile destinazione dello scafo naufragato al Giglio, e favorendo indirettamente Piombino quale sede ideale dello smaltimento.

In realtà, come già era evidente in sede di discussione della bozza del Regolamento da parte della Commissione Ambiente dell'assise comunitaria, la norma non vieta la demolizione delle vecchie navi in Far East, ma istituisce invece una serie di meccanismi atti a verificare che i cantieri di demolizione – di qualunque nazionalità essi siano – rispettino determinati standard in materia di sicurezza dell'ambiente e tutela dei lavoratori, questi se fissati dall'Unione Europea.

Rossi, per sostenere la candidatura di Piombino e ottenere così dal governo i 110 milioni di euro necessari all'adeguamento infrastrutturale dello scalo – il cui appalto è stato affidato, dopo un gara pubblica, all'Associazione Temporanea di Impresa costituita da CMC Ravenna e Sales – ha più volte lasciato intendere che l'intenzione dell'UE di imporre per legge

la demolizione delle navi battenti bandiere comunitarie in 'porti sicuri' escludesse automaticamente tutte le tradizionali mete asiatiche, dalla Turchia fino all'India, alla Cina e al Bangladesh.

Questa chiave di lettura è però stata smentita dello stesso relatore del provvedimento, l'eurodeputato tedesco Carl Schlyter che, commentando l'approvazione a larga maggioranza del Regolamento, ha tenuto a specificare: "Questo non è un attacco contro l'India, il Bangladesh o il Pakistan - paesi che attualmente praticano l'arenamento - ma contro la stessa pratica di spiaggiamento, pericolosa e altamente inquinante". Il regolamento, ha proseguito,

"incoraggia questi paesi a compiere i necessari investimenti per impianti di riciclaggio adeguati, soprattutto a vantaggio di posti di lavoro sicuri ed ecocompatibili per i propri cittadini". E' evidente in queste parole l'intenzione dell'Europa, non tanto di stimolare i paesi membri dall'Unione a creare nuove strutture per la demolizione, quanto piuttosto di incentivare le nazioni già attive in quest'industria a dotarsi di condizioni minime garantite di sicurezza. La nuova norma stabilisce infatti che tutte le navi registrate in paesi dell'UE debbano

essere demolite in strutture approvate da Bruxelles (ma non per forza ubicate sul territorio comunitario), che provvederà a redigere un apposito elenco di cantieri accreditati e procederà a periodici controlli degli stessi.

Tra i parametri individuati, l'Europa specifica che le società di riciclaggio navale dovranno operare in strutture permanenti (come bacini di carenaggio) e gestire la manipolazione di materiali pericolosi – la cui quantità dovrà essere schedata con apposita documentazione che tutte le navi operanti in porti dell'Unione, indipendentemente dalla bandiera, saranno tenute a redigere – unicamente su suoli impermeabili con un efficace sistema di drenaggio.

Per 'spingere' questo processo e facilitare l'adozione di pratiche di demolizione navale più sicure di quelle attuali, il Parlamento ha anche impegnato la Commissione Europea a presentare uno studio sulla fattibilità di uno strumento finanziario che agevoli un corretto riciclaggio delle navi e, nel caso, una proposta legislativa entro 3 anni dall'entrata in vigore dello stesso regolamento.

Un altro aspetto che rende poi molto

difficile poter 'brandire' la nuova norma comunitaria a presunto vantaggio del porto di Piombino nell'*affaire* Concordia, riguarda le tempistiche di attuazione del provvedimento: una volta approvato in via definitiva (senza discussione) dal Consiglio Europeo e pubblicato in Gazzetta Ufficiale (nel giro di un mese), dovranno passare almeno 2 anni, e massimo 5, prima che il regolamento venga effettivamente applicato. La data reale dipenderà dalla velocità con cui i cantieri di demolizione di tutto il mondo riusciranno ad adeguarsi ai nuovi standard e ad essere così inclusi nella lista delle società di riciclaggio navale ufficialmente

approvate. Non appena la capacità dei cantieri certificati da Bruxelles supererà i 2,5 milioni di tonnellate, il regolamento diventerà effettivo, ma tutto ciò non accadrà prima di 2 anni, e a quel punto la Concordia molto probabilmente sarà già solo un ricordo.

Della nuova norma si è detta soddisfatta l'ESPO – European Sea Ports Organization – che in una nota ha giudicato positivamente proprio il fatto che "il Regolamento approvato consenta alle navi battenti bandiere europee di essere demolite al di fuori dei confini dell'Unione, purché ciò avvenga in strutture che garantiscano determinati standard di sicurezza", aggiungendo che di fatto il testo mette fine alla pratica dello spiaggiamento.

Il Segretario generale dell'ESPO Isabelle Ryckbost ha quindi accolto con favore il buon bilanciamento della norma, frutto di una mediazione politica: "La demolizione navale è una questione delicata, con un impatto rilevante dal punto di vista economico e sociale. Per questo, la nostra organizzazione esorta tutti gli stati membri dell'UE a ratificare al più presto la Hong Kong International Convention del 2009 sul tema Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships".



31 ottobre 2013

## TRASPORTI EMERGENZA LOGISTICA, NORD-OVEST DIVISO

Genova - «Se il sistema portuale italiano non cambia, l'accorpamento delle linee potrebbe essergli fatale»: l'allarme è stato lanciato ieri da **Luigi Merlo**, presidente dell'Autorità portuale di Genova, al convegno "Infrastrutture e crescita sostenibile. Corridoio dei due mari e il Mediterraneo", organizzato da **Federazione nazionale cavalieri del lavoro e associazione Alta capacità Gottardo (Acg)**. Merlo ha spiegato che «il prossimo anno le compagnie marittime portacontainer riempiranno i loro servizi con navi di oltre 10.000 teu». Si tratta di dimensioni che non molti terminal in Italia sono in grado di reggere. Il rischio è che gran parte del traffico si sposti direttamente in altri paesi. «Abbiamo perso - ha detto **Bartolomeo Giachino**, consigliere del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, **Maurizio Lupi** - la sfida dei primi vent'anni della globalizzazione». Lo scopo del convegno genovese era proprio quello di affrontare questo problema. Il fronte di fuoco avrebbe dovuto essere di quelli difficili da ignorare. **Le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria avevano annunciato l'invio di un "messaggio" al ministro Lupi, per chiedere un cambio di mentalità del governo nei confronti dello sviluppo logistico del paese.** Il messaggio è partito ieri dal tavolo del convegno, ma è stato ben poco incisivo. **Saltata la tavola rotonda fra i presidenti fra i tre presidenti Claudio Burlando (Liguria), Roberto Cota (Piemonte) e Roberto Maroni (Lombardia), sono intervenuti i rispettivi assessori regionali ai Trasporti**, ma in ordine sparso e senza mostrare particolare unità. Alla fine il messaggio si è risolto in una lista di opere "prioritarie" da finanziare e mettere in programma per realizzare il corridoio Genova-Rotterdam. L'assessore piemontese **Barbara Bonino** si dev'essere resa conto che la ripresa dell'impegno assunto già cinque anni fa di una regia comune delle tre Regioni aveva le gambe corte. Bonino ha chiesto di rilanciare in maniera un po' più concreta, proponendo un tavolo permanente che potrebbe partire a novembre prossimo. D'altra parte l'urgenza ci sarebbe, come ha spiegato la sua collega ligure, **Raffaella Psita**, riferita ai lavori per il terzo valico ferroviario: «Non si capisce perché un cantiere approntato da venti mesi non riesce a partire».

**Bisogna dire che il messaggio a Maurizio Lupi da parte delle Regioni (alle quali non è bastato l'invito al coraggio lanciato a tutti in apertura del convegno da Angelo Bagnasco, presidente della Conferenza episcopale**

**italiana)** è arrivato in un momento sfortunato, proprio il giorno dopo che lo stesso Lupi aveva infiammato l'assemblea di Assopporti con un intervento di ben diversa intensità. Lupi ha proposto una vera rivoluzione, con la creazione, dove necessario, di distretti logistici, non più di 7 o 8, al posto delle Autorità portuali, il cui confine vada oltre quello demaniale e la cui competenza si estenda non soltanto alle banchine ma anche ai retroporti.

E così anche al convegno di Genova a tenere banco nei discorsi dei presenti era proprio Lupi, che in questo momento appare ben più dinamico dei mittenti del messaggio. Merlo ha aderito pienamente alla proposta di Lupi: «Le infrastrutture di questo Paese hanno bisogno di un nuovo assetto, e non si può prescindere dai porti. Non è una questione di opinioni, è il mercato a dircelo: o l'Italia si adegua, o è la fine. Si morirà non solo in termini di competitività, ma occupazionali. **I nostri meccanismi infrastrutturali non sono di livello europeo. Sono felice che un ministro, finalmente, abbia rotto gli argini**». **Lorenzo Forcieri, presidente del porto della Spezia, è invece contrario alla proposta di configurare i futuri distretti come società per azioni:** «Mi sembra un percorso difficile, il demanio è previsto dalla Costituzione. Meglio che questi distretti diventino enti pubblici economici».

**Alberto Ghiara**

**Tutti i timori per il P3 Network (e Livorno teme il collasso)**

30 ottobre 2013 |

**La concentrazione delle meganavi del grande joint ridurrà drasticamente le toccate – Si studiano alternative di richiamo con le compagnie fuori dal network – Le iniziative del TDT**

LIVORNO – Se n'è parlato nella convention di Grimaldi a Ischia, se n'è riparlato nell'assemblea di ieri in Assoport: ma se ne parla, in particolare, nei porti italiani che dalle prime anticipazioni apparse sui siti delle compagnie del P3 Network risultano tagliati fuori, completamente o quasi, dal più grande "joint" del settore dei containers. Se il Network partirà, come preannunciato, dalla prossima primavera, le tre mega-compagnie che lo compongono (Maersk, Msc e Cma-Cgm), provocheranno una vera rivoluzione nel "loop" specie nel Mediterraneo, dove la ricca rotta da Far East si limiterà a toccare per l'Italia i porti di Genova, La Spezia e Gioia Tauro, escludendo tutti gli altri che saranno – forse – serviti dai loro feeder.

Sulla base di queste preoccupazioni c'è chi, tra i porti "esclusi" sta cercando di muoversi per parare almeno in parte il colpo. Con quali strategie non è facile dirlo, anche se con il massimo della semplificazione si può ipotizzare una politica di facilitazioni per le compagnie alternative al P3, quelle cioè che effettuano le stesse rotte ma che non fanno parte del mega-joint. Facilitazioni che ovviamente non sono senza costi per i porti e per i loro servizi: ma che in fase di emergenza possono sempre risultare meglio che perdere tutto.

Tra i primi a reagire di fronte al pericolo sono stati gli spedizionieri della Spedimar di Livorno: la cui presidente Gloria Dari, ha richiamato la categoria alla consapevolezza del pericolo per il suo porto. Il richiamo è ovviamente al ritardo delle infrastrutture indispensabili per le nuove full-containers, ma anche alla scarsa consapevolezza da parte delle istituzioni di quali partite epocali si stiano giocando a livello mondiale, con le ricadute più pesanti per i nostri porti e specialmente per chi, come Livorno, è da anni fermo a metà del guado. Anche l'annunciato rinvio del "collaudo" della darsena Toscana da parte di Yang Ming con l'attesa 8 mila teu, se da parte della compagnia è giustificato con problemi di carico, dalle voci di banchina è attribuito anche a carenze infrastrutturali, compresi gli sbracci delle gru di banchina che non ce la farebbero ad oggi a operare sulle ultime file di quei "giganti". Voci: il TDT da parte sua non dorme e sta provvedendo, ma il tutto contribuisce a creare un clima di preoccupazione che certo i consuntivi non brillanti dei traffici non solo containers su Livorno non aiutano a contenere.

**A.F.**



# Si rafforzano accordi cooperazione Cina - Italia

font size | Print | Email

ROMA - L'alta tecnologia italiana in diversi settori, da quello ambientale a quello del design, ma anche i progetti di riqualificazione o nuovi insediamenti industriali sono gli spazi prioritari su cui Italia e Cina puntano per aumentare gli investimenti reciproci e in particolare quelli cinesi in Italia. E' quanto si legge in un comunicato congiunto siglato dal ministro degli Esteri Bonino e del suo omologo cinese Wang Yi al termine di un bilaterale svoltosi ieri alla Farnesina.

Nel testo i due ministri affermano «l'impegno a operare congiuntamente in favore di un aumento degli investimenti reciproci. Verrà dato rilievo, in particolare, alle opportunità d'investimento esistenti in Italia per la parte cinese derivanti dalle competenze italiane in settori ad alta tecnologia - quali quelli della protezione ambientale, delle energie rinnovabili, dell'efficienza energetica, dell'aerospazio, dell'aviazione, della meccanica, dell'ict, delle nanotecnologie, del biomedicale, dei cantieri navali, dell'esplorazione degli idrocarburi e del design - e delle marcate potenzialità di investimento cinese in progetti di riqualificazione e di nuovo insediamento industriale e nei settori della logistica e delle infrastrutture, del commercio e del terziario».

Entrambi i ministri, si legge ancora nella nota, hanno «ribadito il proprio impegno a collaborare per il successo dell'Expo 2015» nella certezza che «l'evento costituirà una straordinaria opportunità per promuovere lo scambio delle rispettive esperienze e competenze nel campo dell'alimentazione nonché per rafforzare i legami fra i due Paesi».

# Il ritardo DEI PORTI ITALIANI

**Uno studio dal titolo: "Il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese" condotto dal Gruppo Ambrosetti, The European House, presentato a Roma da Assoport, Federagenti e Fedespediti fotografa il comparto individuando in dieci punti le strade per un rilancio**

**L**e infrastrutture marittime e il sistema logistico nazionale rappresentano un fattore di competitività ed un elemento decisivo per il rilancio della nostra economia. Sintetizzando i dati contenuti nello studio affidato da Assoport, Federagenti e Fedespediti al Gruppo The European House - Ambrosetti si evidenzia l'incapacità dell'Italia nel valorizzare il cluster marittimo - logistico. Una miopia quella del Sistema Italia sull'intera materia logistica che purtroppo perdura da molti anni e rischia di farci perdere il treno nella competizione internazionale. Ad esempio nello studio si legge che i principali terminal portuali italiani rappre-

sentati da Genova e Trieste sono rispettivamente al 15° e 16° posto nella graduatoria europea mentre nel comparto del transhipment (ossia nel trasbordo dei container da una nave ad un'altra nei terminal) la nostra quota di penetrazione nell'area del Mediterraneo è scesa dal 26% del 2006 al 20% del 2012 a tutto vantaggio di altri terminal portuali esteri.

## 10 punti per il rilancio

I curatori dello studio hanno individuato in 10 mosse la scommessa per il rilancio non solo dei porti e della logistica, ma anche dell'intero

Sistema Italia.

Il Gruppo The European House - Ambrosetti traccia un quadro aggiornato delle problematiche esistenti e dei fattori che continuano, cronicamente, a condizionare la competitività del sistema logistico e portuale: inadeguatezza infrastrutturale, mancato riconoscimento del ruolo, peso esorbitante della burocrazia e la necessità di un abbandono di una visione ragionieristica della politica economica del Paese, come l'ha definita il Presidente uscente di Assoport Luigi Merlo.

I presidenti delle associazioni che rappresentano i porti (Assoport), le navi (Federagenti) e le merci (Fedespediti) in occasione della presentazione dello studio hanno tracciato un quadro preoccupante del settore, costretto a incassare ulteriori elementi di delusione sia nei contenuti del decreto del fare, sia nei nuovi provvedimenti in tema di semplificazione burocratica. I principali punti di analisi sul settore sono nell'ordine:

- il **valore strategico** della partita portuale e logistica;
- il **peso economico** pari al 2,6% del PIL nazionale (40 miliardi di Euro);
- il **ruolo primario** nel commercio mondiale (il 55% del totale

dell'export italiano extra Unione Europea, pari a 100 miliardi di Euro, è partito dai porti italiani - dato 2012);

- la **definizione non univoca** del sistema portuale italiano;
- la **necessità urgente** di un in-

tervento sulla governance della portualità;

- il **forte peso delle inefficienze** burocratiche sulle opportunità generate da uno sviluppo dei traffici marittimi, un peso che oggi mortifica i porti italiani (a titolo di esempio da una stima condotta dai ricercatori nel 2012 sono stati ceduti ai porti del nord Europa 441.000 containers che hanno scelto Rotterdam (220 mila), Anversa (126 mila) Amburgo (43 mila),

Le Havre (24 mila) e Zeebrugge (28 mila));

- l'**eccessiva frammentazione** della portualità nazionale - dove coesistono 24 Autorità portuali e in molti casi si registra una elevata frammentazione operativa delle attività - ed in contrasto con una progressiva concentra-

zione dei traffici su pochi scali dimensionati per accoglierli

- una **progressiva concentrazione** da parte degli operatori del settore destinati a controllare

il mercato a scapito degli operatori più piccoli che vengono gradualmente emarginati;

- **il controllo del trasporto internazionale delle merci nei porti italiani in mano a compagnie straniere;** la quota di mercato gestita da operatori italiani si attesta a meno del 3% nel traffico container, sotto il 13% nel general cargo, al 18% nelle rinfuse.

## Un tesoretto di 50 miliardi

Dallo studio si evidenzia come anche solo un allineamento degli standard di efficienza logistica e portuali del paese alla media europea produrrebbe, a parità di traffici, benefici per 50 miliardi di euro. Entrando nel dettaglio sono 17 i giorni medi per l'esportazione della merce dai nostri porti rispetto alla media UE (11).

I porti spagnoli e i porti francesi del Mediterraneo, competitor diretti, operano con un vantaggio rispettivamente di 8 e 6 giorni e – potenzialmente – potrebbero essere in grado di sottrarre traffico in uscita dall'Italia. Si stima che un giorno di ritardo, in media, nel transito di un prodotto corrisponda

una flessione del commercio di almeno l'1% nell'arco di un anno. Riportando questo valore sull'Italia si stima come per ogni giorno di ritardo il danno sul commercio internazionale del nostro paese sia pari a 7,5 miliardi di Euro l'anno. Il commercio internazionale del nostro Paese potrebbe aumentare di circa 50 miliardi di Euro se l'Italia si allineasse alla media europea, cioè guadagnasse in media 6/8 giorni nelle operazioni di sbarco e imbarco.

## Occorre cambiare strategia

Secondo il presidente di Fedespedi Piero Lazzeri temi come portualità e logistica possono rappresentare un forte volano per crescita economica, occupazione ed innalzamento della competitività. "Occorrono interventi prioritari e

imprescindibili con azioni decise di semplificazione normativa e burocratica nelle procedure di import ed export per ridurre lo spread crescente fra la capacità

competitiva del nostro settore e quella dei nostri partners europei" – ha puntualizzato Lazzeri. Di parere analogo il presidente di Federagenti Michele Pappalardo, che ha rimarcato l'esigenza di lanciare una grande operazione trasparenza per far comprendere all'opinione pubblica ciò che lo Stato continua a non capire, ovvero l'utilità e il ruolo strategico del comparto marittimo. "Per anni – ha spiegato Pappalardo – abbiamo convissuto con l'idea di poter vivere in un clan. Oggi è il momento di affermare con forza,

in tutte le sedi e con un linguaggio diverso, che senza i porti e senza le navi l'Italia muore e non ha alcuna possibilità di rilancio e ripresa economica."

Per Luigi Merlo, già presidente di Assoporti, è necessario "contaminare il paese sulle priorità logistiche" chiudendo una stagione di autoreferenzialità, riformando i modelli di rappresentatività del cluster marittimo, lanciando una proposta concreta che intraveda un ritorno della politica su questi temi strategici.

Merlo ha puntato il dito sull'importanza di "fare sinergia tra le tre associazioni che rappresentano i porti, le navi e le merci, nello sforzo comune, specie dopo un decreto sul fare completamente deludente per il settore, sulla necessità che il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi si riappropri della politica del settore". Sempre Merlo è intervenuto sul tema

dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, chiedendo al sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Rocco Girlanda, un intervento immediato da parte del governo che – come spiegato dallo stesso sottosegretario – l'Italia non sembra in grado di attuare. Il Presidente di Assoporti ha infine

proposto di trasferire alle Autorità portuali il demanio: "per patrimonializzarlo a vantaggio delle stesse Autorità portuali così come già avvenuto nei porti francesi."

## Le proposte dello studio

Nel report il Gruppo di lavoro propone di avviare un program-

ma in tre punti e precisamente: elaborare un Piano Strategico della Portualità che definisca "il governo del sistema" in relazione alla visione industriale, alle caratteristiche di specializzazione produttiva del nostro Paese, che tenga conto delle radicali modifiche dello scenario competitivo della portualità avvenute nell'ultimo decennio.

Al contempo evidenzia la necessità di rivedere i criteri di identificazione e l'attuale regime di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, individuando un numero ristretto di porti di interesse nazionale - in accordo con il Piano Strategico – sull'esempio delle esperienze

condotte dai Paesi europei del North Range. In secondo luogo auspica l'introduzione di standard minimi e tempistiche per l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali – oggi molto variabili nei diversi contesti comunali e forte freno all'investimento da parte dei privati per la lunghezza e incertezza della loro approvazione - uniformandoli visto che oggi sono connotati da un elevato grado di indeterminatezza ed al fine di rendere i piani compara-

bili, anche al fine di garantire un maggior coordinamento a livello centrale in materia di decisioni sugli investimenti.

Un quadro normativo che assicuri certezza su tempi e costi di realizzazione degli interventi infrastrutturali – con proposta di 12 mesi per l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali da parte della Regione - viene ritenuto fondamentale per l'approvazione degli investitori e degli operatori del

settore marittimo. Infine lo studio

del Gruppo Ambrosetti – The European House auspica che vengano fissati tempi certi per l'approvazione dei progetti di dragaggio vista l'attuale tendenza al gigantismo delle navi che ormai richiedono nei bacini portuali fondali compresi tra i 16,5 ed i 18 metri. Per concludere si raccomanda l'identificazione di tutte le possibili opzioni di destinazione del materiale di risulta dei dragaggi e dei mezzi utilizzabili per il trasporto dei materiali. ■