



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

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

**24 LUGLIO 2015**

# Crociere, cala l'Adriatico: -10% di passeggeri movimentati

Bari - È quanto emerge da uno studio commissionato da Clia. La situazione di incertezza relativa alla possibilità per le navi di accedere a Venezia - riferisce una nota - sta comprimendo i benefici economici dell'intera are.

Bari - Il mare Adriatico ha registrato negli ultimi dieci anni una crescente importanza nel settore crocieristico, ma il 2014 ha conosciuto una significativa battuta d'arresto, con un calo del 10% dei passeggeri movimentati. Oltre alle questioni che riguardano l'intero Mediterraneo, a pesare in maniera specifica sulla crocieristica nell'Adriatico c'è soprattutto lo stallo di Venezia. È quanto emerge da uno studio commissionato da Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. La situazione di incertezza relativa alla possibilità per le navi di accedere a Venezia - riferisce una nota - sta comprimendo i benefici

economici in modo molto sostanziale non solo per il territorio veneto, ma per tutti i porti adriatici - da Bari ad Ancona e Ravenna, da Dubrovnik a Kotor. Secondo lo studio, l'Adriatico ha registrato -113,5 milioni di euro di spesa diretta totale per il biennio 2014-2015, di cui 78,3 milioni di spesa dei crocieristi e dell'equipaggio e 35,2 milioni di spesa delle navi. **Con i suoi oltre 500 mila passeggeri movimentati nel 2014 e le sue 147 toccate navi, Bari è la seconda città italiana nell'Adriatico per numero di crocieristi, subito dopo Venezia. Più in generale,**

la Puglia è una regione molto legata alle crociere. Secondo la ricerca, infatti, il 68% dei pugliesi ha un atteggiamento favorevole verso l'industria crocieristica; il 75% ritiene che la crocieristica crei opportunità lavorative e l'85% pensa che le istituzioni debbano trovare una rapida soluzione al problema della rotta delle grandi navi da crociera che entrano a Venezia. Secondo il direttore nazionale di Cifa Italia, Francesco Galletti, «l'Italia è uno dei poli principali della crocieristica a livello globale. Sul versante adriatico, Bari rappresenta una delle destinazioni più importanti, attraendo oltre 500 mila passeggeri l'anno. Ma il settore nel nostro Paese ha subito un allarmante rallentamento che sta impattando l'intera regione adriatica». **«La situazione di incertezza di Venezia che si protrae ormai da diversi anni - ha detto ancora - sta generando conseguenze pesanti non solo sull'economia veneziana, ma su tutti i porti adriatici. È necessario trovare urgentemente una soluzione per le navi da crociera a Venezia. Se lasciassero la città lagunare, ci sarebbe un forte rischio per l'intero Adriatico, Bari compresa, che potrebbe essere escluso dalle rotte crocieristiche».**



## **Incertezze su futuro crociere versante adriatico**

**BARI - Il mare Adriatico ha registrato negli ultimi dieci anni una crescente importanza nel settore crocieristico, ma il 2014 ha conosciuto una significativa battuta d'arresto, con un calo del 10% dei passeggeri movimentati. Oltre alle questioni che riguardano l'intero Mediterraneo, a pesare in maniera specifica sulla crocieristica nell'Adriatico c'è soprattutto lo stallo di Venezia. E' quanto emerge da uno studio commissionato da Cita,**

**l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche.**

**La situazione di incertezza relativa alla possibilità per le navi di accedere a Venezia - riferisce una nota - sta comprimendo i benefici economici in modo molto sostanziale non solo per il territorio veneto, ma per tutti i porti adriatici, da Bari ad Ancona e Ravenna, da Dubrovnik a Kotor.**

**Secondo lo studio, l'Adriatico ha registrato -113,5 milioni di euro di spesa diretta totale per il biennio 2014-2015, di cui 78,3 milioni di spesa dei crocieristi e dell'equipaggio e 35,2 milioni di spesa delle navi. Con i suoi oltre 500 mila passeggeri movimentati nel 2014 e le sue 147 toccate navi, Bari è la seconda città italiana nell'Adriatico per numero di crocieristi, subito dopo Venezia.**

**Più in generale, la Puglia è una regione molto legata alle crociere. Secondo la ricerca, infatti, il 68% dei pugliesi ha un atteggiamento favorevole verso l'industria crocieristica; il 75% ritiene che la crocieristica crei opportunità lavorative e l'85% pensa che le istituzioni debbano trovare una rapida soluzione al problema della rotta delle grandi navi da crociera che entrano a Venezia.**

**Secondo il direttore nazionale di Cita Italia, Francesco Galletti, «l'Italia è uno dei poli principali della crocieristica a livello globale. Sul versante adriatico, Bari rappresenta una delle destinazioni più importanti, attraendo oltre 500 mila passeggeri l'anno. Ma il settore nel nostro Paese ha subito un allarmante rallentamento che sta impattando l'intera regione adriatica».**

**«La situazione di incertezza di Venezia che si protrae ormai da diversi anni - ha detto ancora Galletti - sta generando conseguenze pesanti non solo sull'economia veneziana, ma su tutti i porti adriatici. E' necessario trovare urgentemente una soluzione per le navi da crociera a Venezia. Se lasciasse la città lagunare, ci sarebbe un forte rischio per l'intero Adriatico, Bari compresa, che potrebbe essere esclusa dalle rotte crocieristiche».**

## **Delrio: il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica non è il libro dei sogni**

*Monti (Assoporti): per la prima volta riconosce la strategicità del settore*

*inforMARE* - Il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica approvato all'inizio di questo mese dal Consiglio dei ministri e irviato alle Commissioni parlamentari competenti «non è il libro dei sogni», ma indica la direzione per il raggiungimento degli obiettivi di ripresa e sviluppo dell'economia italiana per conseguire i quali i porti e il "sistema mare" possono fornire un importante contributo.. Lo ha detto oggi il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, intervenendo a Roma all'assemblea dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti).

Di sviluppo delle potenzialità dei porti ha parlato anche il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, che ha sottolineato come il cluster logistico incida per il 14% sul prodotto interno lordo. Rilevando che il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica per la prima volta riconosce la strategicità di questo settore, Monti ha evidenziato che in una fase di piena crisi i porti e il cluster marittimo sono stati gli unici a garantire una tenuta e anche una crescita dell'occupazione.

Intervenendo all'assemblea in qualità di rappresentante delle città portuali in seno all'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI), il sindaco di Genova, Marco Doria, ha rilevato che «nella revisione della governance del sistema portuale che si sta discutendo in Parlamento deve essere ben saldo il principio della presenza e del ruolo delle comunità locali e quindi dei comuni e delle città metropolitane delle città portuali. La loro presenza - ha spiegato - è indispensabile, non tanto per decidere ad esempio la concessione di un terminal interno al porto, quanto per intervenire sulle scelte del piano regolatore portuale e su ogni altra decisione che influisca sul rapporto tra lo scalo portuale e la città. Il porto, infatti, non può vivere separato dal tessuto urbano che lo circonda». «Altro tema di grande interesse per i comuni - ha aggiunto Doria - è l'attuazione di una politica di "green port": la realizzazione di opere o l'applicazione di tecnologie e azioni che risolvano ed evitino situazioni di conflitto ambientale tra le attività portuali e l'abitato». (1/1)

## **Porti: Delrio, con rilancio ripresa Paese, Piano no libro sogni**

**Ministro ad Assoporti, Piano indica la direzione**

**(ANSA) - ROMA, 22 LUG - "Lavorare per il rilancio del sistema portuale e della logistica italiano non significa solo occuparsi di un segmento delle infrastrutture, ma contribuire in maniera decisiva alla ripresa economica del Paese". Lo ha detto il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio intervenendo all'Assemblea di Assoporti. Il ministro ha quindi assicurato che il nuovo Piano dei porti "non è il libro dei sogni ma la esplicitazione degli obiettivi che il sistema Paese si vuole porre, indica la direzione".**

**Il Piano indica "obiettivi molto chiari e ha già individuato tutti gli strumenti per raggiungere quegli obiettivi", ha detto il ministro, chiedendo quindi ad Assoporti una "forte alleanza". "Sono molto consapevole della scarsa consapevolezza dell'importanza del sistema mare", ha aggiunto Delrio, sottolineando la necessità che "il sistema portuale venga visto nella sua interezza da tutto il Paese e non solo dagli addetti ai lavori: serve un grande upgrading culturale, il Paese deve capire che le sue opportunità di crescita sono accresciute dal sistema mare".**

**"La politica ha indicato con chiarezza cosa vogliamo: in primo luogo si parte dall'economia reale, cioè la portualità e la governance dei porti deve essere al servizio del sistema produttivo e per questo serve maggior coordinamento", ha detto il ministro, sottolineando anche che nel sistema mare c'è "una delle risposte ai problemi del Mezzogiorno: dobbiamo continuare una forte cooperazione con gli altri Paesi del Mediterraneo, lo sviluppo del mezzogiorno" passa anche da qui. Ma la portualità è anche legata alla vocazione turistica dell'Italia, ha evidenziato Delrio, sottolineando che "i nostri porti devono essere più accoglienti e le Autorità portuali devono stare in collegamento con le autorità cittadine". Il ministro ha quindi invitato ad abbandonare "il municipalismo portuale, che non sempre porta benefici al Paese". A proposito della riduzione delle Autorità, infine, ha confermato che il numero di 14 "è una delle ipotesi". (ANSA).**

# Delrio delinea la nuova portualità

di Paolo Bosso

Un'assemblea internazionale quella di Assoportisti di quest'anno. Nell'usuale sede di Roma Eventi, l'associazione dei porti italiani ha invitato tre rappresentanti di tre scali europei: Marsiglia, Rotterdam e Barcellona. Tre modelli di governance, tre porti di tre paesi economicamente diversi per mostrare alla portualità italiana come fanno economia del mare i nostri vicini. Diversi modelli per la riforma dei porti italiani, attualmente allo studio della Commissione Trasporti della Camera.

## Riforma, ferrovie e governance centrale

Bisogna prima di tutto distinguere tra i contenuti che dovrebbero essere approvati entro l'anno nella riforma dei porti, e quelli che verranno aggiunti in seguito, seguendo un iter più lungo. Il provvedimento al ddl Madia sulla pubblica amministrazione, ovvero il piano della logistica, sarà la prima mossa, quella che cade sotto la voce "riforma" ma che in realtà è fondamentalmente una razionalizzazione. In primo luogo l'accorpamento delle autorità portuali. 13 distretti logistici regionali, forse 14. «Un direttorio asciutto e snello, sul modello francese» afferma il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. «Il provvedimento al ddl Madia è stato calendarizzato in Parlamento per il 18 settembre» ha detto il presidente Assoportisti Pasqualino Monti. Si avvicinano i tempi per la riforma-accorpamento, che entro autunno dovrebbe quindi vedere la luce. A sentire i relatori, forse il modello più vicino e fattibile per la nostra portualità è la Francia. Non l'Inghilterra, impensabile con quel sistema privatistico, ma i nostri cugini, che mischiano gestione pubblica e privata. Ultimo pezzo di portualità del ddl Madia, lo sportello unico. «Ogni porto attua 113 provvedimenti amministrativi per movimentare la merce - spiega Delrio - abbiamo coinvolto i nove ministeri preposti per semplificare le procedure».

## Le cose da fare dopo la riforma

Una soluzione a parte sarà la legge dedicata ai dragaggi. Attualmente un gruppo di lavoro guidato dal ministero dell'Ambiente ci sta lavorando. «Da medico, penso che le cure di cui il sistema portuale italiano ha bisogno sono due: ferro e acqua». Per Delrio l'Italia ha bisogno di un sistema portuale e ferroviario per ripartire. «Tra il 2008 e il 2013 la portualità è cresciuta solo nelle crociere. Stiamo parlando di un sistema con un interscambio da 220 miliardi di euro, ma che fa funzionare quattro interporti su ventiquattro e che paga, per l'inefficienza logistica, 60 miliardi l'anno».

C'è un piano di sviluppo per il Meridione. 700 milioni di euro di risorse (sulla carta) destinate al Mezzogiorno, cinque aree logistiche e la potenzialità di intercettare i servizi dal Far East e dal canale di Suez, **che si sta espandendo**. «Solo il 15 per cento dei turisti va al di sotto di Roma. Quindi non c'è solo la vocazione industriale da seguire, ma anche quella turistica» conclude Delrio.

## La Francia

Michel Philippe Guillaumet, direttore del porto di Marsiglia, ha spiegato come funziona la governance

dello scalo in cui lavora. Il porto, che movimentata 78,5 milioni di tonnellate merci l'anno e 2,4 milioni di passeggeri, tra il 2011 e il 2013 ha attuato una riforma della governance. Oggi è un'autorità portuale pubblica, con gli investimenti pianificati sulla base dei collegamenti interni.

Prima della riforma la governance del porto era formata da un consiglio di amministrazione con un direttore generale a capo. Oggi è strutturata su tre enti: un consiglio di sviluppo formato da 40 membri, un consiglio di sorveglianza con 17 persone, e il direttorio composto da 4 membri. L'ente Marseille Fos regola gli investimenti. La pianificazione è centralizzata nell'autorità portuale.

## La Spagna

La situazione dei porti iberici è stata descritta da Santiago Garcia Milà, direttore del porto di Barcellona e presidente dell'European Sea Ports Organization (Espo). La legge sui porti è del 1992, riformata nel 1997, nel 2003 e nel 2010. Ci sono due tipi di porti: autonomi (porti minori dedicati ad attività come la pesca) e di interesse generale. Questi ultimi sono 44, di cui 28 con un'autorità portuale. Non ci sono fondi pubblici che finanziano gli investimenti portuali. I fondi provengono da due posti: dal porto stesso e dalle banche. Guardando al rapporto tra investimenti e fatturato, il porto di Barcellona ha visto tra il 2005 e il 2014 un cambiamento radicale. Lo sbilanciamento maggiore tra investimenti e guadagni è stato nel 2006, quando gli investimenti erano più del doppio di quanto si incassava. Dal 2010 è avvenuto il pareggio, fino ad arrivare nel 2014 ad un porto che fattura più del doppio di quanto investe. Nel 2005 sono stati investiti 213 milioni, a fronte di soli 82 milioni di cash-flow. Nel 2010, 45 milioni a fronte di ben 103 milioni di cash-flow.

### **L'Olanda**

«Se non competi col mercato sei fuori», chiarisce subito Victor Schoenmakers, direttore strategico del porto di Rotterdam. Lo scalo olandese fa parte della municipalità di Rotterdam da quindici anni, ed è incapsulato in un sistema politico che permette di gestire insieme il porto e la città come un unico sistema. Per esempio, è capitato che il sindaco, terminato il mandato, andasse a governare lo scalo. La governance è formata per due terzi dalla municipalità di Rotterdam, e per un terzo dallo stato olandese. Il ministero delle Finanze si occupa degli shareholders, quello dello Sviluppo dell'operatività. I finanziamenti sono basati sull'autonomia, e valgono tra i 10 e i 50 milioni l'anno. Ogni due, tre anni vengono aggiornati e redistribuiti. Lo scalo impiega circa 180mila persone, l'anno scorso ha registrato un profitto netto di 215,4 milioni di euro su 189,4 milioni di investimenti. I dividendi sono stati 89,2 milioni. Per rendersi conto dell'importanza del porto per la piccola (per estensione) Olanda, lo scalo vale il 3,5% del Pil.

Organizzazione del demanio, autostrade del mare, sistema dei finanziamenti, dragaggi. Il tutto in un contesto in cui i due fattori che determinano l'economia del mare, sicurezza e sviluppo, sono spesso in contrasto. Sono queste le sfide che la portualità italiana dovrà affrontare dopo la riforma-accorpamento dei porti. Questioni che rischiano di restare aperte. Da qui la necessità di proporre modelli europei, come i casi di Rotterdam, Marsiglia e Barcellona. Ma quale seguire? «Dobbiamo misurarci con i porti europei», sottolinea Monti. «Il successo e la crescita che abbiamo esaminato è la prova che alcune scelte, specie in tema di snellimento delle procedure, abbattimento delle soglie di burocrazia, governance di sistema, sono quelle vincenti».

## Delrio, riforma delle Autorità Portuali pronta a settembre

Mercoledì 22 Luglio 2015 16:32

A margine dell'assemblea di Assoport,  che si è svolta a Roma il 22 luglio 2015, il ministro dei Trasporti ha annunciato che la riorganizzazione dei porti sarà inserita nel Decreto Madia sulla Pubblica Amministrazione che verrà discusso in Parlamento a settembre.

Non è il primo annuncio su un atto concreto, anzi il più importante, della riforma portuale e speriamo che sia l'ultimo. Nel senso che finalmente a settembre sapremo come saranno configurate le nuove Autorità Portuali, che secondo il Piano Strategico della Portualità e della Logistica dovrebbero chiamarsi **Autorità di Sistema Portuale**. Delrio lo ha annunciato all'assemblea di Assoport di questa mattina, che è il posto più appropriato per farlo, perché l'associazione che raccoglie le Autorità e che potrebbe uscire ridimensionata dalla riforma.

**Delrio non ha precisato quante e quali saranno le nuove Autorità.** Forse tutto è già stato deciso ma vuole mantenerlo riservato, forse sono ancora in corso le trattative perché, ovviamente, ciascuna delle attuali 25 Autorità Portuali vuole diventare il punto di riferimento della nuova organizzazione. Pare comunque che la scelta si baserà sui porti core, i cui criteri sono stabiliti dall'Unione Europea e che in Italia dovrebbero essere quattordici.

Nel suo discorso alla platea di Assoport, il ministro Delrio ha usato anche espressioni forti, come è stile dell'attuale Governo. Spicca quella d'aspirazione dannunziana: "L'economia italiana ha bisogno della cura del mare e del ferro", precisando che il Piano "non è un libro dei sogni". Insomma, **Delrio punta sul trasporto marittimo e quello ferroviario** e ha tale proposito ha anticipato che intende integrare il Piano Strategico della Portualità e della Logistica con il contratto di programma di Rete Ferroviaria Italiana.

La riorganizzazione delle Autorità Portuali non dovrebbe nascere con una legge specifica, ma Delrio intende inserirla in una norma già presente nel calendario del Parlamento, ossia il decreto Madia sulla Pubblica Amministrazione, la cui discussione dovrebbe iniziare il 18 settembre.

Il ministro ha anche accennato anche allo **Sportello Unico Portuale**, che potrebbe anch'esso entrare nel testo Madia, mentre le nuove norme dragaggi avrebbero un percorso proprio. Questi sono i tre provvedimenti della riforma cui il Governo sta dando la precedenza.

## Porti, riforma pronta fra due mesi

**All'assemblea di Assoporti Delrio annuncia anche una Project Review per selezionare le opere prioritarie, 200 milioni di euro di investimento pubblico e regolamento per le concessioni**

Roma – Il Governo tira dritto sulla portualità e per bocca del Ministro competente, Graziano Delrio, appositamente intervenuto all'annuale assemblea di Assoporti, conferma il percorso delineato nelle scorse settimane, facendo luce su alcuni passaggi ad oggi inediti.

Blindata ormai la **delega** all'esecutivo per la riforma della legge portuale 84/94 – il disegno di legge Madia

sulla pubblica amministrazione deve ancora passare in Senato per una terza lettura, ma non sono previsti interventi sull'emendamento in questione (ritoccato la scorsa settimana alla Camera in ossequio alle Regioni) – Delrio ha infatti rivelato, a margine della relazione pubblica, che entro settembre sarà pronto il relativo decreto legislativo.

Parole che hanno trovato conferma ufficiale nell'annuncio di altri provvedimenti predisposti e avviati dal Ministro dei Trasporti e del suo staff. "A settembre presenteremo agli stakeholder una proposta di Regolamento nazionale per le Concessioni che offre alle Autorità di Sistema Portuale (che quindi a quella data o poco dopo saranno cosa fatta, *nda*) un perimetro per ricercare il giusto equilibrio fra valorizzazione del bene demaniale pubblico e logiche commerciali e di mercato *business oriented*".

Non è tutto, perché nel carnet del Ministro, intenzionato a "far sì che il recente Piano della portualità non resti un libro del sogno", ci sono anche "la normativa per la semplificazione dei dragaggi nei SIN (Siti di Interesse Nazionale) e SIR (Siti di Interesse Regionale) cui stiamo lavorando col Ministero dell'Ambiente", l'aver avuto insediamento di "un tavolo tecnico per la realizzazione della Catena Logistica Digitale per l'integrazione tra le informazioni del ciclo nave e quelle del ciclo merci", il confronto "avviato coi sindacati sull'efficientamento del lavoro portuale" e quello "con le altre amministrazioni centrali per la realizzazione dello Sportello Unico Doganale".

Il tema che però ha suscitato maggiori attenzioni è stato quello della programmazione degli investimenti infrastrutturali in ambito portuale. Delrio, infatti, ha ripreso e intrecciato due degli argomenti maggiormente trattati in questi quattro mesi di reggenza, annunciando da una parte l'approvazione entro la settimana del PON Reti e

Infrastrutture a Bruxelles con una dotazione di 1,8 miliardi di euro e dall'altra "l'istituzione presso il MIT di un gruppo di lavoro tecnico per la Project Review", la selezione cioè dei progetti su cui puntare fra "i 382 proposti dalle 24 Autorità Portuali in base allo Sblocca Italia". Il tutto, presumibilmente, nell'ambito di quel DPP

(Documento Pluriennale di Pianificazione) **annunciato** per settembre.

E parlando di selezione e quindi bocciature (nel mirino di Delrio soprattutto la proliferazione di nuovi terminal container) non potevano non nascere malumori. Soprattutto perché, sebbene il Ministro non abbia anticipato nulla, l'indirizzo del Governo è chiaro. Delrio ha infatti annunciato che "il Ministero ha 200 milioni di euro pronti per i progetti che verranno avviati entro l'anno" (selezionati sulla base della coerenza col Piano della portualità e della maturità amministrativa), mentre "altri 700 arriveranno dal PON" (è la quota portuale, sugli 1,8 miliardi complessivi). PON che però ha una valenza fortemente regionale: i fondi, cioè, potranno essere destinati alle aree meno sviluppate, vale a dire nello specifico i porti meridionali, aspetto che diversi presidenti di autorità portuali settentrionali non hanno mancato di richiamare.

Il tema fondi non è stato però l'unico elemento di tensione della mattinata. Marco Doria, sindaco di Genova intervenuto in rappresentanza delle città portuali di ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani), ha chiesto al Governo di tenere in considerazione l'esigenza di coinvolgere gli enti locali nella governance portuale, soprattutto nel caso di grandi aree metropolitane, "laddove sarebbe controproducente una subordinazione dei piani urbanistici comunali a quelli di regolazione portuale".

Senza dimenticare, infine, le problematiche dell'associazione ospite. Il recente invito di Pasquallino Monti presidente di Assoport (e fresco di nomina a commissario dell'AP di Civitavecchia) al rientro nel consesso associativo di Genova e Ravenna è caduto nel vuoto e l'assenza dei presidenti dei maggiori porti mercantili di Tirreno e Adriatico, unita agli effetti che la riforma portuale potrebbe avere sull'organizzazione, non poteva non sollevare un interrogativo sulla concreta rappresentatività della stessa.

"Mi sembra – ha ribattuto Monti – che Delrio abbia attestato pubblicamente il ruolo che lui e il Governo assegnano ad Assoport. Ed è nel segno della condizionalità, del resto, che abbiamo partecipato alla redazione del Piano della portualità e parteciperemo alle future iniziative del Governo. Anzi, credo che la riforma allargherà i confini dell'associazione, facendoci rientrare scali importanti come Monfalcone, Chioggia o i porti abruzzesi. Per questo credo che il ruolo di Assoport non cambierà ed anzi è nostra intenzione modificare la struttura dell'associazione per esaltarne e potenziarne la funzione consultiva".



## Assoportri: «No alla prospettiva del declino»

ROMA - «Oggi siamo qui per dire no alla prospettiva del declino. I porti italiani hanno energie da vendere. Devono essere messi in grado di sviluppare le loro potenzialità». Questo il grido lanciato ieri da Pasqualino Monti, presidente di Assoportri, dal podio di Roma Eventi durante l'Assemblea annuale dell'associazione che raggruppa la quasi totalità delle autorità portuali italiane.

Un incontro aperto al contributo di personaggi di spicco della portualità europea che si sono confrontati sui tanti aspetti che contribuiscono alla competitività di un porto. Come da titolo scelto per l'occasione, "Porti: le formule della competitività", gli interventi si sono sviluppati nell'analisi delle varie esperienze presenti in Europa, degli esempi di successo e sulle reali esigenze del sistema portuale italiano in vista della riforma che dovrà garantire maggiore efficienza e competitività all'intera filiera logistica nazionale.

Dimitrios Theologitis, al vertice della Direzione Mobilità, Trasporti, Porti e Navigazione interna della Commissione europea, ha fatto il punto sulle iniziative messe in campo dalla Ue nel settore come ad esempio l'ottimizzazione delle reti Ten-T e una sempre maggior separazione fra le competenze del settore pubblico e di quello privato.

Dopo di lui il presidente del porto di Barcellona, Garcia Milà, il direttore strategie di Rotterdam, Victor Schoenmakers, e il direttore del porto di Marsiglia, Philippe Gullaumet, sollecitati dal collega Bruno Dardani, hanno illustrato quanto in essere in quelle realtà in tema di autonomia finanziaria, governance portuale e logistica e sulla presenza delle istituzioni.

Dopo di loro Enrico Musso, professore ordinario di Economia dei trasporti, dell'Università di Genova, ha descritto alcune formule di successo per dare competitività al settore portuale e ha lanciato alcuni dei temi poi dibattuti in una interessante tavola rotonda che ha coinvolto Ignazio Messina, amministratore delegato della omonima società amatoriale, Cristoforo Canavese, vicepresidente dell'interporto Cim di Novara, e il presidente di Assoportri, Pasqualino Monti.

La nostra è un'assemblea - ha evidenziato Pasqualino Monti nella tradizionale relazione - «che cade in un momento tipico a cavallo fra l'avvio del processo di riforma e la realizzazione di un riassetto complessivo dell'intera filiera della logistica e della portualità e che quindi aveva bisogno di una dimostrazione di grande pragmatismo». Una riforma che per Monti dovrà essere in grado di raggiungere «il raggiungimento di più alti livelli di competitività e di efficienza e che quindi si traduca, nei fatti, in sviluppo, occupazione, ricchezza, risorse anche finanziarie nuove per il nostro Paese».

Parlando di un cluster marittimo nazionale chiamato a ricompattarsi e a diventare, pur nel riconoscimento delle autonomie dei ruoli, un'entità omogenea, Monti ha ricordato che nelle sue specializzazioni, siano esse le crociere, le autostrade del mare, i traffici merci, le piattaforme tecnologiche, i vari servizi marittimo - portuali, rappresenta anche una importante fonte di occupazione. «I porti e il cluster marittimo - ha spiegato il presidente nella sua relazione - sono stati gli unici in piena crisi a garantire una tenuta ed in alcuni casi una costante crescita dell'occupazione. Hanno creato posti di lavoro, frutto di un cocktail altrettanto unico di forze imprenditoriali e di una classe di lavoratori che ha saputo rinnovarsi ed affrontare le sfide del cambiamento. Anni ed anni di pace sociale ed un contratto, pur difficile, rinnovato di fatto senza tensioni ne sono la prova e sono il frutto di una collaborazione che ha visto le organizzazioni sindacali dei lavoratori giocare un ruolo positivo, con la rinuncia a posizioni di retroguardia e la disponibilità a scommettere sul futuro e sullo stipendio».

Basì da cui Assoportri vuol ripartire invitando tutti, autorità, associazioni del cluster, presidenti dei porti, «a pigliare il plebe sull'acceleratore».

Partendo da dove? Citando Dimitrios Theologitis, «un vecchio amico dei porti italiani», Monti ha indicato la necessità di puntare «sulla "blue economy", sulle comunità costiere e sulla capacità dei porti di diventare la locomotiva dello sviluppo di territori estesi» tenendo in evidenza alcuni capisaldi come «la governance, la semplificazione e l'efficienza».

Evidenziando "i rischi" per il cluster economico marittimo nazionale derivanti dall'apertura dei collegamenti ferroviari del San Gottardo e del Ceneri che potrebbero diventare «aspirapolveri di merci italiane» il presidente ha



evidenziato come il Piano della logistica e dei porti possa rappresentare «la cornice all'interno della quale programmare lo sviluppo, tanto degli interventi infrastrutturali che di quelli non infrastrutturali». Un Piano che è anche l'occasione «per una nuova coesione e collaborazione in Mediterraneo» e per «un grande rilancio del Mezzogiorno». Parlando di coesione e interpretando il pensiero dei suoi colleghi presidenti, «prima di tutto servitori dello Stato» chiamati «a fare l'interesse del Paese», Monti ha auspicato che si possa ricomporre l'unità di Assoporti.

«Agli amici di Genova e Ravenna dico: oggi ci sono le condizioni per ripartire insieme, per rimboccare le maniche e contribuire tutti a ridisegnare il nuovo assetto di un settore che per la prima volta, e non mi stancherò di sottolinearlo, vede riconosciuta la sua strategicità».

A concludere l'assemblea è stato il ministro dei Trasporti Graziano Delrio che, dopo aver ricordato come sia importante per l'economia nazionale avere a disposizione un sistema portuale efficiente e competitivo, ha sottolineato come «l'Italia ha bisogno di due cure: una cura del ferro, di spostare molto il trasporto sul ferro, e rendere le varie modalità interconnesse; e una cura dell'acqua, con una strategia molto decisa di investimento sulla portualità. Dobbiamo integrare il Piano dei porti e della logistica con il contratto di programma di Fifi e fare della cura dell'acqua e del ferro una soluzione integrata e dialogante».

«Lavorare per il rilancio del sistema portuale e della logistica italiano non significa solo occuparsi di un segmento delle infrastrutture, ma contribuire in maniera decisiva alla ripresa economica del Paese». Il nuovo Piano dei porti «non è il libro dei sogni ma la esplicitazione degli obiettivi che il sistema Paese si vuole porre, indica la direzione, indica obiettivi molto chiari e ha già individuato tutti gli strumenti per raggiungere quegli obiettivi», ha detto il ministro, chiedendo quindi ad Assoporti una «forte alleanza».

«Il sistema portuale deve essere visto nella sua interezza da tutto il Paese e non solo dagli addetti ai lavori: serve un grande upgrading culturale, il Paese deve capire che le sue opportunità di crescita sono accresciute dal sistema mare - ha aggiunto -. La politica ha indicato con chiarezza cosa vogliamo: in primo luogo si parte dall'economia reale, cioè la portualità e la governance dei porti deve essere al servizio del sistema produttivo e per questo serve maggior coordinamento».

«Nel sistema mare c'è una delle risposte ai problemi del Mezzogiorno: dobbiamo continuare una forte cooperazione con gli altri Paesi del Mediterraneo, lo sviluppo del Mezzogiorno passa anche da qui» e soffermandosi sul fronte turismo Delrio ha sottolineato che «i nostri porti devono essere più accoglienti e le Autorità portuali devono stare in collegamento con le autorità cittadine». Il ministro ha quindi invitato ad abbandonare «il municipalismo portuale, che non sempre porta benefici al Paese» ribadendo a proposito della riduzione delle Autorità portuali che un totale di 14 «è una delle ipotesi».

Il Piano dei porti e della logistica, varato a inizio Luglio dal Consiglio dei ministri, «è già stato assegnato alle Commissioni competenti» e i tempi di approvazione «dipendono dai lavori parlamentari: ci sono da chiudere diverse partite» ha poi detto a margine dell'assemblea il ministro Delrio. L'ok del Parlamento dovrebbe quindi arrivare «penso e spero entro i primi di Settembre» precisando che «poi ci sarà la riapprovazione in Consiglio dei ministri».

## **Riforma dei Porti, Russo (Mit): tutti i provvedimenti operativi in pochi mesi**

Nel 2014 più di 84 milioni di tonnellate di merci sono transitate nei porti italiani all'interno di camion o semirimorchi, di cui 30 milioni provenienti o diretti a porti di altri Paesi del Mediterraneo. I dati sono emersi nel corso del seminario di **Confcommercio "Le vie del mare per la crescita"**, che si è tenuto stamattina a Roma. Durante l'incontro è stato presentato il **Rapporto sullo sviluppo dell'intermodalità in Italia (Autostrade del mare e Combinato Marittimo)**, realizzato da **Sfort**.

"Si parla tanto di trasporti, ma ciò che serve nella pratica è una logica d'insieme. A maggior ragione se si parla di porti, la cui logistica è importante ma sempre nel quadro di una logistica di sistema a rete. Ma finora non si è ancora compresa l'importanza a livello di competitività di fare una politica del mare con la conseguenza di favorire i Paesi concorrenti, come nel caso dei porti del Nord Africa", ha detto il vicepresidente di **Confcommercio**, **Paolo Uggè**, in apertura dei lavori.

Alla tavola rotonda, che ha seguito la presentazione dei dati, hanno partecipato: **Michele Pappalardo**, presidente di **Federagenti**; **Michele Ruggieri**, amministratore unico di **Fedarilnea-Contrasporto**; **Paolo Arena**, componente di Giunta di **Confcommercio** e incaricato di **Confcommercio** alle infrastrutture; **Alberto Corti**, responsabile del settore Turismo di **Confcommercio**. Ha chiuso i lavori **Ivano Russo**, dirigente del Gabinetto del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

Per cogliere pienamente le opportunità offerte dalle Autostrade del Mare, **Confcommercio** propone la promozione di accordi di rete tra aziende di trasporto e di logistica complementari; il coordinamento e l'ottimizzazione delle diverse politiche di incentivo all'intermodalità esistenti; l'ampliamento della positiva esperienza dell'Ecobonus nazionale; la rapida rimozione dei limiti esistenti in termini di sagoma e moduli sulla rete ferroviaria nazionale (direttrice americana) per consentire di caricare su ferro i camion e i rimorchi dai porti di sbarco diretti nei Paesi d'Oltreoceano.

Pappalardo ha sottolineato che occorre "accelerare l'approvazione della delega al Governo per applicare il piano nazionale della logistica perché nei nostri porti c'è non-azione dovuta alla mancanza di riforma. Se andiamo avanti così avremo non 24 presidenti ma 24 commissari. Il piano ci piace, va nella direzione giusta, perché finalmente dà un ruolo sostanziale ai porti". Per Ruggieri "non si può riattivare un circolo virtuoso senza misure di sostegno: è necessario porre il trasporto al centro della competitività del Paese superando finalmente i localismi e mettendo al centro delle scelte l'intermodalità. Occorre poi favorire l'utilizzo notturno della rete ferroviaria ad alta velocità per il trasporto merci e favorire la defiscalizzazione degli investimenti".

Rispetto all'esigenza di introdurre una razionalizzazione del sistema dei porti nazionali Paolo Arena, componente di Giunta di Confindustria e incaricato di Confindustria alle Infrastrutture, ha richiamato un analogo processo che, non senza criticità e difficoltà, sta avvenendo nel settore aeroportuale. "Pur con differenze non trascurabili, proprie delle specifiche modalità di trasporto, molte criticità - ha evidenziato Arena - sono condivise e, pertanto, trova conferma la bontà di un processo di governo e riforma del sistema dei trasporti e della mobilità che intervenga in maniera integrata su tutte le diverse modalità, evitando il proliferare di misure settoriali e non coordinate, che possono penalizzare l'efficienza complessiva del sistema".

Nel corso dei lavori Uggè, ha ricordato come l'Italia, con oltre 7.500 km di costa, riesca solo in parte a cogliere le opportunità offerte dalla geografia per lo sviluppo della logistica e la crescita della cosiddetta **Economia Blu**. "Competitività logistica ed Economia Blu - ha sottolineato Uggè - sono fatte di imprese, saperi, competenze e professionalità che non mancano nei nostri territori anche se troppo spesso faticano a lavorare in sinergia. Occorre, dunque, un **Piano Nazionale sui trasporti e la logistica** che definisca le linee generali di intervento, da cui far derivare gli approfondimenti settoriali. Inoltre, per dare attuazione ai contenuti del Piano Porti - ha puntualizzato il Vice Presidente di Confindustria - sarebbe preferibile intervenire in maniera organica, con attenzione alla ripartizione delle competenze Stato/Regioni in materia, valorizzando il contributo delle imprese ed evitando la proliferazione di provvedimenti non coerenti con gli obiettivi prioritari e condivisi da perseguire, come avvenuto di recente con l'incidente di percorso, fortunatamente rientrato, sul Comando Generale delle Capitanerie di Porto".

Russo ha chiuso i lavori assicurando che i provvedimenti contenuti nel **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** (approvato in via preliminare lo scorso 3 luglio dal Consiglio dei ministri), saranno operativi nel giro di pochi mesi. "Il Piano è un'opera

complessa, che riguarda numeri impressionanti di un settore in grado di rilanciare il Paese, il Cluster Logistico Italia - ha affermato Russo -. Il traffico nel Mediterraneo è destinato a triplicarsi nel prossimo futuro: i nostri porti hanno una grande storia, ma devono sviluppare condizioni nuove. Il confronto con i volumi di traffico di scali come Rotterdam, non ha senso perché i grandi porti dell'Europa hanno dimensioni non paragonabili a quelle dei nostri. Nelle oltre 200 pagine che compongono il documento del nuovo Piano - ha aggiunto Russo -, sono stati messi in chiaro dieci obiettivi strategici e conseguenti azioni mirate al grande tema di fondo: **l'efficientamento dei porti**.

Semplificazione e snellimento, concorrenza, accessibilità, integrazione e innovazione sono alcuni di questi obiettivi: "Il tavolo che lavora sulla catena logistica digitale, elaborerà un unico progetto entro settembre - ha puntualizzato Russo -. Si tratta di una delle tematiche che più mi sta a cuore insieme a quella dello sportello unico doganale. Quello sul Piano, è un lavoro quotidiano costante che ci porterà, entro dicembre, a tradurre in norme e regolamenti l'80% del lavoro in programma".

# Via della Seta, accordo tra Venezia e Ningbo

Venezia - Sviluppo congiunto dei porti, sia infrastrutturale sia operativo, anche attraverso l'assistenza reciproca all'impiego di innovazioni tecnologiche ed organizzative.

«Venezia è il porto europeo terminale occidentale della Via della Seta Marittima». Il progetto rappresentato sulla mappa cinese che ipotizza moderni collegamenti via mare tra la Cina e l'Europa si è concretizzato a Venezia con la firma del Memorandum of Understanding tra i porti di Venezia e Ningbo, uno dei principali porti cinesi, e capolinea orientale della Via delle Seta del XXI Secolo. Sviluppo congiunto dei porti, sia infrastrutturale sia operativo, anche attraverso l'assistenza reciproca all'impiego di innovazioni tecnologiche ed organizzative: **questo l'obiettivo dell'accordo siglato dal Presidente dell'Autorità Portuale Veneziana, Paolo Costa, e da Lv Uqun del Porto di Ningbo.** I due scali lavoreranno insieme per rafforzare via mare il legame tra Oriente e

Occidente grazie allo scambio di informazioni, piani e progetti innovativi utili per rinsaldare quella rotta oggi già percorsa dalle navi della "Ocean3", l'alleanza globale tra le compagnie CMA-CGM, Uasc e China Shipping.

## **Carnival formalizza con l'Autorità Portuale di Barcellona l'accordo per costruire e gestire un secondo terminal crociere nel porto catalano**

*L'inaugurazione è prevista nel 2018*

**inforMARE** - Il gruppo crocieristico statunitense Carnival Corporation ha formalizzato con l'Autorità Portuale di Barcellona l'accordo per costruire e gestire un secondo terminal crociere nel porto catalano, progetto in cui il gruppo americano investirà oltre 30 milioni di euro nell'ambito di un contratto di concessione che sarà siglato con l'ente portuale per operare il nuovo approdo che coprirà un'area di 11.500 metri quadri al Molo Adossat, che ospita i terminal crociere internazionali del porto spagnolo, e per disporre anche di pertinenti aree di parcheggio di nuova costruzione (**inforMARE** del 27 settembre 2013).

Il programma prevede l'avvio dei lavori nel corso del prossimo anno e l'inaugurazione del terminal nel 2018.

Attualmente nel porto di Barcellona il gruppo crocieristico americano, attraverso la filiale italiana Costa Crociere, gestisce il terminal crocieristico Palacrueros al Terminal D del Muelle Adossat. Gli altri cinque terminal crociere di Barcellona, ovvero i terminal A, B, C e i terminal N e S del World Trade Center situati al Molo Adossat, sono gestiti dalla Creuers del Port de Barcelona, società controllata con il 62% dalla turca Global Investment Holdings (GIH - Global Yatirim Holding) e partecipata dal gruppo crocieristico statunitense Royal Caribbean Cruises attraverso la joint venture Barcelona Port Investments (BPI) con la stessa GIH. (**inforMARE**)