

PORTI E MEDITERRANEO

newsletter semestrale



I maritime indicators

L'analisi del traffico

Le grandi infrastrutture: Tanger Med

Il rilancio della portualità e della logistica italiana:
Assoporti e UIR

luglio 2013

La newsletter "Porti e Mediterraneo" è realizzata da ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) e SRM

Presidente ASSOPORTI

Luigi MERLO

Direttore Generale SRM

Massimo DEANDREIS

Coordinamento editoriale

Alessandro PANARO (SRM)

Elaborazione

Arianna BUONFANTI (SRM),
Tiziana MURGIA (ASSOPORTI)

Progetto grafico e sviluppo editoriale

Marina RIPOLI (SRM)

Uno speciale ringraziamento a

TANGER MED PORT AUTHORITY
UIR-UNIONE INTERPORTI RIUNITI

Un ringraziamento generale a tutti gli uffici delle AUTORITÀ PORTUALI che hanno fornito i dati di traffico merci aggiornati.

I dati forniti sono aggiornati a giugno 2013.

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

Attrattività e competizione portuale

La collaborazione tra **Assoporti** ed **SRM** è giunta al suo secondo anno.

L'obiettivo comune è quello di valorizzare e portare sempre più all'attenzione dell'opinione pubblica e degli stakeholders il valore della nostra economia marittima, con una lente sul mondo portuale e sulle nostre infrastrutture logistiche.

Gli ultimi accadimenti del semestre interessato in questo numero della newsletter - il primo del 2013 - lasciano spazio ad alcune considerazioni che portano a riflettere circa la competitività del nostro settore portuale e la capacità di attrazione degli investimenti esteri. Si evidenzia che la Commissione UE ha proposto un'iniziativa per ammodernare i 319 principali porti marittimi dell'UE, di cui 83 inclusi nella rete centrale (core network) e 236 nella rete globale (comprehensive network) della rete transeuropea di trasporto TEN-T, scali portuali che complessivamente movimentano il 96% delle merci e il 93% dei passeggeri che transitano complessivamente attraverso tutti porti dell'UE.

A questa notizia si frappono il varo da parte della Spagna di un pacchetto di misure, in particolare fiscali, per agevolare le aziende portuali e consentire ai porti stessi di accrescere la loro competitività sia in termini di infrastrutture che di rapporto qualità/costo. In parallelo, il porto di Tanger MED rende noto che entro il 2015 sarà terminato il nuovo Tanger MED II che avrà una capacità del terminal contenitori di circa 5 milioni di teus.

Ed ancora, la compagnia COSCO conferma l'ulteriore investimento di 224 milioni di euro nel porto del Pireo. I tre colossi mondiali del trasporto marittimo - Maersk Line, MSC e CMA CGM - hanno annunciato la costituzione di una partnership operativa a lungo termine denominata P3 Network alla quale destineranno 255 navi per una capacità di carico pari a 2,6 milioni di teus, che impiegheranno in ben 29 servizi sulle principali rotte marittime mondiali Asia-Europa, rotte transpacifiche e transatlantiche.

Notizie che lanciano chiari messaggi: i nostri competitor continuano ad avanzare e crescere, ed esiste quindi la sempre più pressante esigenza di **ammodernare e rendere ancora più efficienti le nostre infrastrutture marittime per accogliere navi sempre più grandi con più merci e con passaggi sempre più frequenti**. Ciò sposa le tesi di SRM che con le proprie ricerche mostra da tempo quanto il trasporto marittimo sia strategico per il Paese.

I porti italiani stanno compiendo notevoli sforzi operativi pur con carenza di risorse finanziarie e con un sistema normativo, in alcuni punti fondamentali, da rifondare. In un momento economico difficile come questo, il rilancio, con grande impeto e potenza, della nostra portualità può rappresentare un punto fondamentale da cui ripartire, specie quando si acclama l'export come indicatore economico che sta portando avanti il nostro Paese. I paesi della sponda sud del Mediterraneo hanno preso ormai da tempo coscienza di come l'economia può essere agganciata ai porti ed alla logistica ed è questa la strada che anche l'Italia può e deve seguire per sostenere in modo efficiente ed efficace le nostre imprese.

In questo numero i fenomeni descritti sono evidenziati attraverso i nostri Maritime Indicators e i dati sui traffici portuali, ma non solo... con questa vision abbiamo parlato con tre personalità del mondo marittimo: il **Presidente di ASSOPORTI Luigi MERLO**, il **Presidente dell'Unione Interporti Riuniti (UIR) Alessandro RICCI** e il **Direttore Generale del Porto di TANGER MED Najlaa DIOURI**.

Concludiamo l'editoriale con il grande cordoglio dello staff editoriale. Ci uniamo al dolore dei familiari delle vittime coinvolte nel disastro del porto di Genova del 7 maggio 2013.

La redazione



I NUMERI DEL SEMESTRE

466
MILIONI



TONNELLATE
DI MERCI
MOVIMENTATE
NEL 2012 DAI
PORTI ITALIANI

9,6
ML TEUS



TRASPORTO
CONTAINERIZZATO
NEI PORTI
ITALIANI
NEL 2012

56,7
MLD €



VALORE
INTERSCAMBIO
MARITTIMO
DELL'ITALIA
1° TRIM. 2013

204,4
MILIONI



TONNELLATE
DI MERCI
TRASPORTATE IN SSS
NEL MEDITERRANEO
DALL'ITALIA

- L'interscambio marittimo dell'Italia nel 1° trimestre 2013 ammonta a 56,7 mld € (-3,7% sullo stesso periodo dell'anno precedente; -5,5% sull'ultimo trimestre 2012).
- L'interscambio dell'Italia con l'Area Med nel 1° trimestre 2013 è pari a 16,5 mld € e di questi, il 70% (pari a 11,6 mld €) è ascrivibile al trasporto marittimo. I Paesi dell'Area Med costituiscono il 20,4% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia (1° trim. 2013).
- 466 mln sono le tonnellate di merci movimentate nel 2012 dai porti italiani, in lieve calo (-3,1%) rispetto all'anno precedente. Nel dettaglio: rinfuse solide (78,4 mln di tonnellate; -4%); merci liquide (182,4 mln di tonnellate; -3,6%); merci varie (205 mln di tonnellate; -2,3%).
- 9,6 mln sono i teus movimentati nei porti italiani nel 2012 (+0,9%).
- 41 mln i passeggeri trasportati nei porti italiani (-11,7% sul 2011).
- 10,5 mln i crocieristi transitati nei porti italiani (-6,1% sul 2011).
- Nel 2012 prima contrazione dei traffici da parte dei porti di transhipment situati sulla sponda sud del Mediterraneo.
- I primi porti del Mediterraneo per traffico container sono gli spagnoli Valencia e Algeciras, Gioia Tauro ricopre il 5° posto nel ranking del bacino.
- Nei primi 5 mesi del 2013 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito (-6,9%), il canale di Suez ha registrato una variazione in aumento dell'1,9% delle merci trasportate.
- L'Italia è leader nell'EU27 per merci trasportate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 mln di tonnellate (37,5% del totale). L'Italia detiene il primato anche nel Mar Nero con 43,1 mln di tonnellate, pari al 33,2% del totale.
- 4,2% è la crescita stimata del commercio marittimo mondiale nel 2012 rispetto al 2011, per un totale di 9.468 mln di tonnellate.
- Nel 2012 la flotta mondiale, registra un ulteriore aumento del 3,7%, raggiungendo 1.081 mln di tonnellate di stazza lorda (gt) e 1.543 mln di tonnellate di portata (dwt).
- Il BDI nel giugno del 2013 è nuovamente in prossimità dei minimi storici a soglia 800.

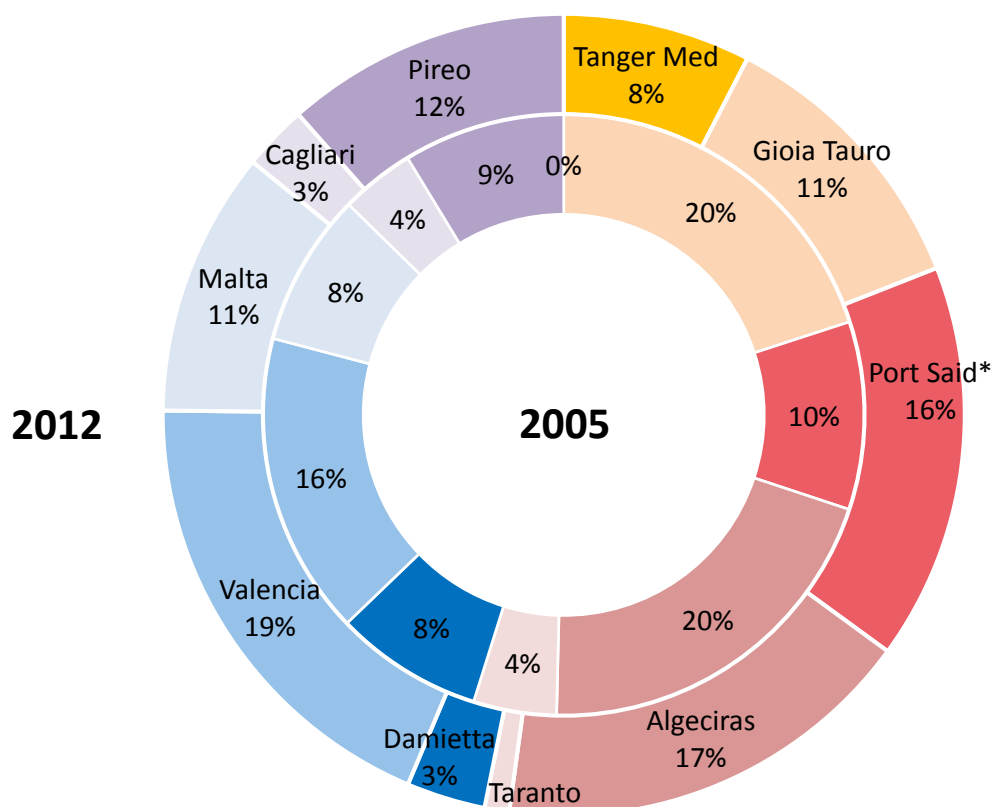
MARITIME INDICATORS	6
INDICATORI "QUOTE DI MERCATO"	6
INDICATORI "COMMERCIO INTERNAZIONALE"	8
INDICATORI "INTERSCAMBIO CON L'AREA MED"	12
IL CRUSCOTTO DELL'ECONOMIA MARITTIMA	16
FOCUS TRAFFICI ITALIA	17
TRAFFICO MERCI IN ITALIA PER FORMA DI NAVIGAZIONE	17
INCONTRI CON I PROTAGONISTI DEL SISTEMA PORTUALE	22
INTERVISTA AL GENERAL MANAGER OF TANGER MED PORT AUTHORITY, MRS. NAJLAA DIOURI	22
INTERVISTA AL PRESIDENTE DI ASSOPORTI LUIGI MERLO	26
INTERVISTA AL PRESIDENTE DI UNIONE INTERPORTI RIUNITI, ALESSANDRO RICCI	28
NEWS DAL MONDO PORTUALE	31

MARITIME INDICATORS

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

INDICATORI "QUOTE DI MERCATO"

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



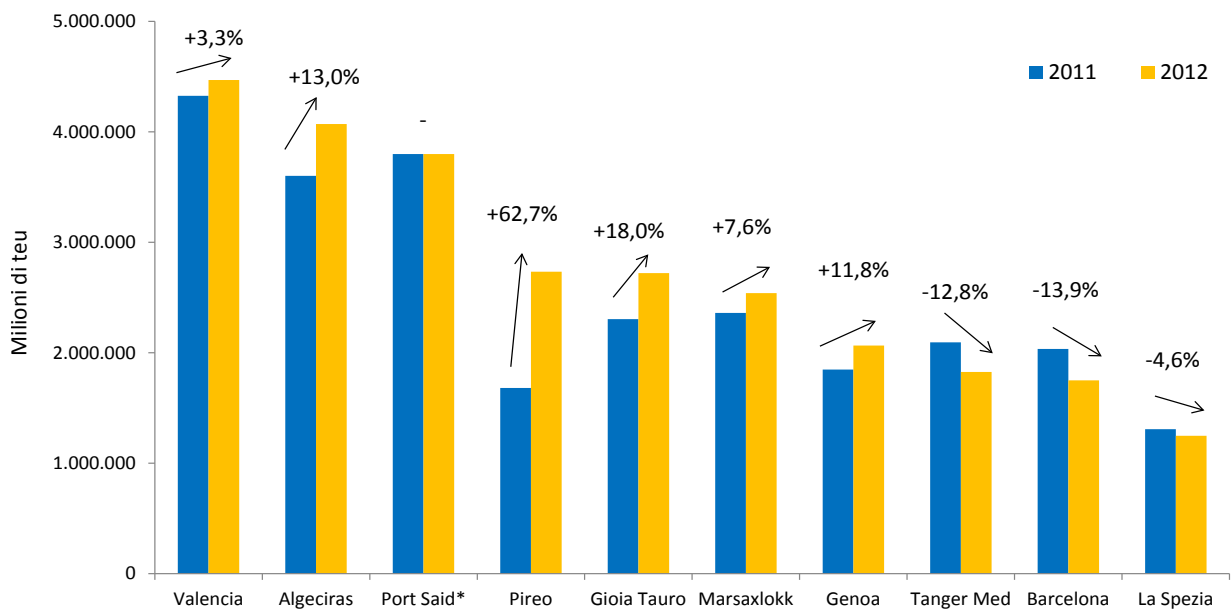
* Port Said 2012 non disponibile; dato al 2011.

Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Tra il 2005 e il 2012 i porti *hub* della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 27% a discapito in particolare degli *hub* italiani che sono passati dal 28% al 16%.

Il 2012 mostra per la prima volta una contrazione dei traffici da parte dei porti di *transshipment* situati sulla Sponda Sud, effetto delle tensioni sociali presenti in quei Paesi. La primavera araba da un lato, ha impedito agli scali nordafricani di lavorare al pieno delle loro potenzialità, e, dall'altro ha portato alcune compagnie armatoriali a valutare la componente «rischio Paese» inducendole a scegliere scali di trasbordo che non presentavano tali problemi, prevalentemente quelli italiani e quelli spagnoli. L'effetto combinato di questi fattori ha portato ad una crescita dei porti italiani (ad esclusione di Taranto che risente dell'abbandono della Evergreen spostatasi al Pireo).

Top 10 porti Mediterraneo (teus movimentati)



* Port Said 2012 non disponibile; dato al 2011.

Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

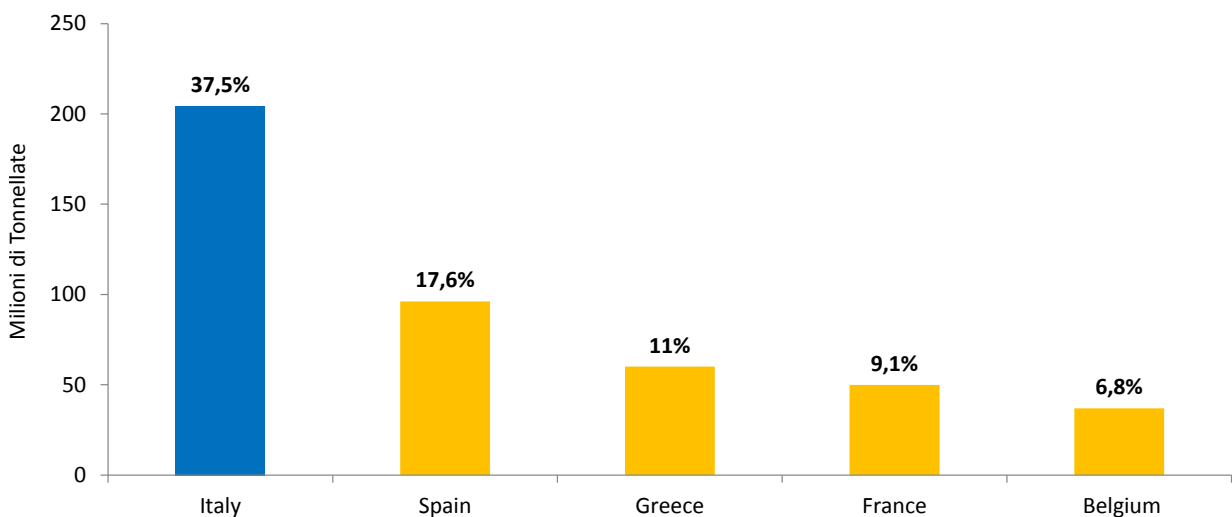
In Europa nel 2012 si evidenzia la rilevanza dei porti spagnoli.

È tra l'altro, recente l'annuncio del Governo spagnolo di varare un pacchetto di misure per agevolare le aziende del sistema portuale e consentire ai porti stessi di accrescere la loro competitività sia in termini di infrastrutture che di rapporto qualità/costo.

Il Pireo è ormai 4° nel *ranking* grazie anche alla concessione a partire dal 2010 del Pct (Piraeus Container Terminal) alla Cosco.

In Italia si registra la buona *performance* di Gioia Tauro, riconducibile alla scelta di MSC nel 2012 di acquisire 1/3 della Medcenter Container Terminal (Mct) e fare dello scalo calabrese il proprio riferimento nel Mediterraneo.

Short Sea Shipping nel Mediterraneo. I primi 5 Paesi dell'UE27 (in mln di tonnellate). Anno 2011



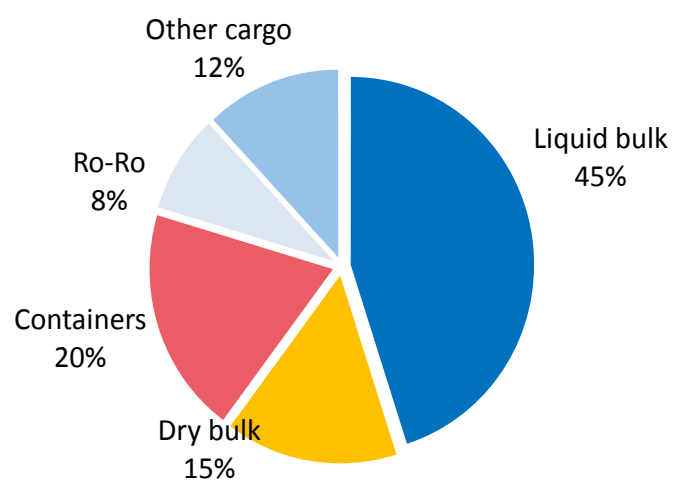
La % indica la quota sul SSS totale nel Med.

Fonte: SRM su dati Eurostat, 2013

L'Italia è leader nell'EU27 in termini di merci trasportate in SSS nel Mar Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate (37,5% del totale).

Nel 2012, secondo i dati Confetra, si registra un calo generalizzato in questo segmento legato alla riduzione del traffico con la Grecia e alle vicende politiche delle nazioni mediorientali e nord-africane.

Short Sea Shipping nel Mediterraneo per tipologia di cargo (in mln di tonnellate). Anno 2011

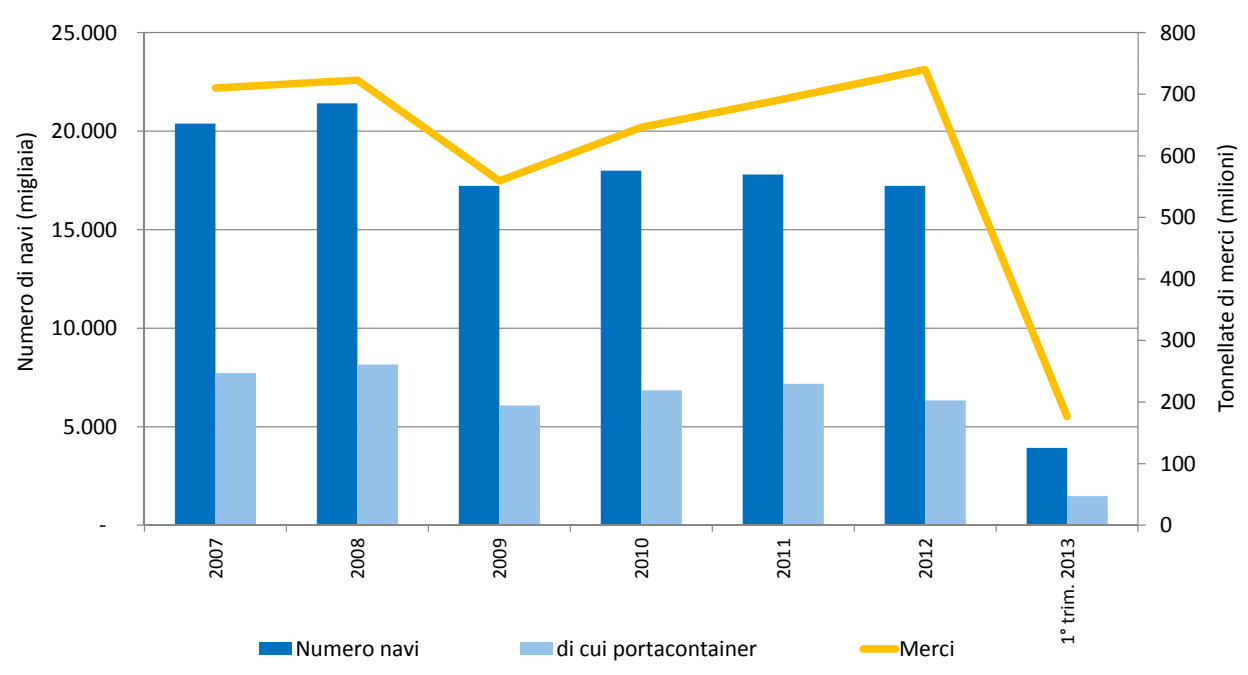


Fonte: SRM su dati Eurostat, 2013

Le rinfuse liquide giocano un ruolo rilevante con una quota pari a quasi la metà del totale delle merci movimentate nel Mediterraneo da e per i Paesi dell'UE 27; seguono le merci in container che rappresentano la seconda più diffusa tipologia di merce trasportata nel segmento *Short Sea* (20%).

INDICATORI "COMMERCIO INTERNAZIONALE"

Traffico nel canale di Suez



Fonte: SRM su dati Suez Canal Authority, maggio 2013

Nei primi 5 mesi del 2013 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito (6.721, ovvero -6,9% rispetto alle 7.216 transitate nello stesso periodo dello scorso anno), il canale di Suez ha registrato una variazione in aumento dell'1,9% delle merci trasportate, a dimostrazione dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest (inforMARE).

L'andamento della flotta container mondiale*

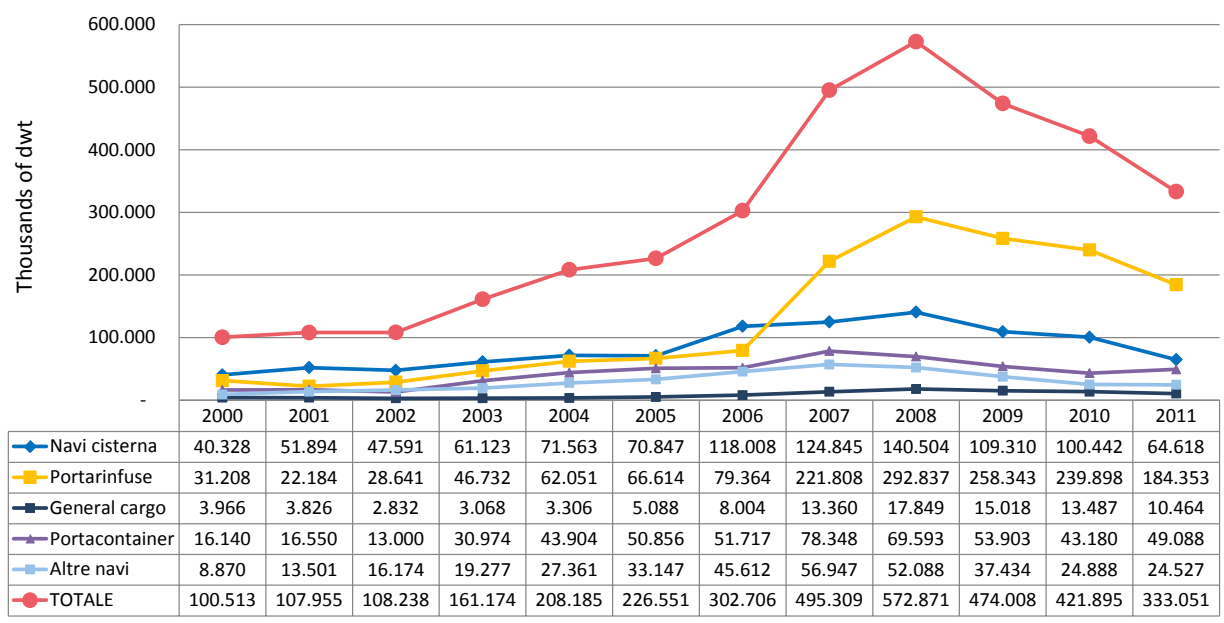
Rnk	Operator	TEU	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,595,811	15.0%		
2	Mediterranean Shg co	2,326,610	13.5%		
3	CMA CGM Group	1,484,518	8.6%		
4	Evergreen Line	786,638	4.6%		
5	COSCO Container L.	719,652	4.5%		
6	Hapag-Lloyd	713,420	4.1%		
7	APL	623,523	3.6%		
8	Hanjin Shipping	620,128	3.6%		
9	CSCCL	604,457	3.5%		
10	MOL	534,003	3.1%		
11	OOCL	446,730	2.6%		
12	Hamburg Sud Group	438,183	2.5%		
13	NYK Line	435,418	2.5%		
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	378,363	2.2%		
15	PIL (Pacific Int. Line)	364,609	2.1%		
16	K Line	353,448	2.0%		
17	Hyundai M.M.	338,923	2.0%		
18	Zim	325,371	1.9%		
19	UASC	275,634	1.6%		
20	CSAV Group	246,503	1.4%		

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

Fonte: SRM su dati Alphaliner, giugno 2013

La flotta portacontainer è molto concentrata. I primi cinque operatori detengono il 46,2% del mercato. L'orderbook è tuttora cospicuo e riflette la tendenza delle grandi compagnie armatoriali al gigantismo navale alla ricerca delle economie di scala. Gli effetti dell'aumento della flotta sono positivi solo se le navi viaggiano a pieno carico, processo però che non si sta verificando nonostante la consistente quota di flotta posta in disarmo o in demolizione. Per contenere i costi è sempre più diffuso lo *slow steaming*, cioè la riduzione della velocità delle navi per diminuire il consumo di carburante. I tre colossi mondiali del trasporto marittimo - la danese Maersk Line, l'elvetica Mediterranean Shipping Company (MSC) e la francese CMA CGM - hanno annunciato la costituzione di una partnership operativa a lungo termine denominata P3 Network alla quale destineranno 255 navi per una capacità di carico pari a 2,6 milioni di teus, che impiegheranno in ben 29 servizi sulle principali rotte marittime mondiali Asia-Europa, rotte transpacifiche e transatlantiche.

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



Fonte: UNCTAD, Review of maritime transport, 2012

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

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

Con la recessione e la conseguente contrazione del trasporto marittimo è aumentata in misura rilevante la capacità di stivaggio inutilizzata. Uno squilibrio tra domanda ed offerta di stiva si è venuto a creare per effetto della rilevante immissione sul mercato di nuove navi. Infatti, nel 2012 il commercio mondiale per via marittima è aumentato del 4,2%, mentre l'offerta di capacità di trasporto della flotta mondiale è cresciuta ulteriormente del 3,7%.

La flotta italiana

(Navi di oltre 100 tsl)	31.12.2012		31.12.2011	
	N.	000 gt*	N.	000 gt*
Navi da carico liquido	299	5.611	307	5.606
Navi da carico secco	240	8.262	245	8.143
Navi miste e da passeggeri	444	4.536	463	4.251
Portarinfuse polivalenti	1	33	1	33
Navi per servizi ausiliari	597	683	603	746
Totale	1.581	19.125	1.619	18.779

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

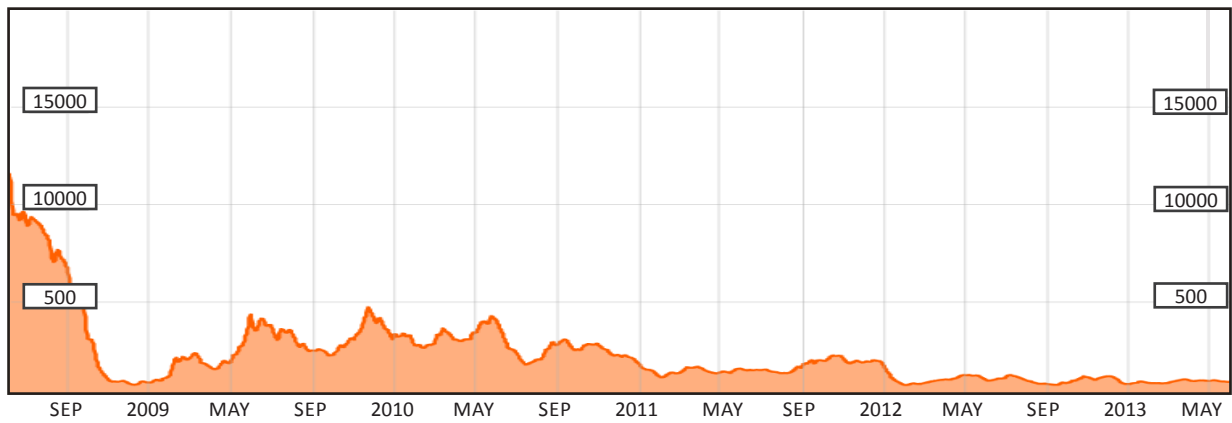
Fonte: SRM su dati Confitarma, 2013

La flotta italiana è al 4° posto nell'UE in termini di stazza per un totale di oltre 19 mil. gt. L'Italia è al 12° posto nella graduatoria mondiale delle flotte di bandiera.

Dal 2007 al 2012 sono stati investiti oltre 20 md\$ in nuove navi ed oggi l'Italia vanta una delle flotte più giovani e tecnologicamente avanzate. Il 65,5% del naviglio ha età inferiore ai 10 anni e il 44,3% meno di 5 anni.

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

L'andamento del Baltic Dry Index

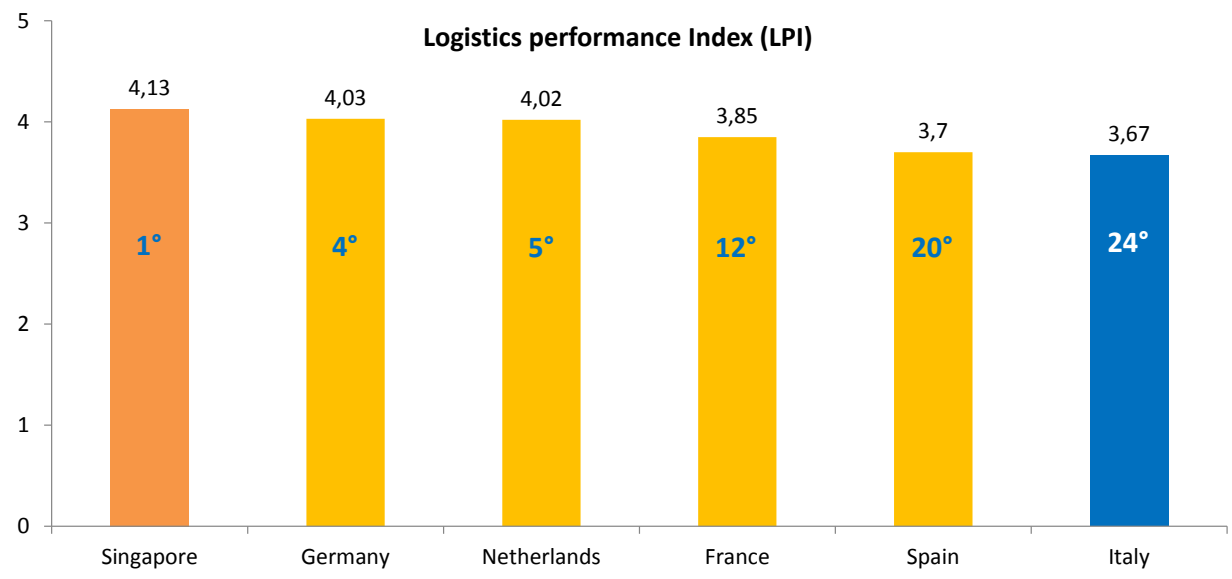


Fonte: SRM su dati Bloomberg, giugno 2013

L'eccedenza della capacità di trasporto che si è manifestata dopo il 2009 ha portato ad una generalizzata caduta delle rate di nolo che, assieme a costi operativi in crescita, ha ridotto la redditività delle compagnie armatoriali.

Lo squilibrio tra domanda e offerta è evidenziato dagli indici di mercato di riferimento come il *Baltic Dry Index* (BDI), indicatore dei costi di trasporto per le materie prime. Dopo i tentativi di rimbalzo nel 2009 e 2010, presenta tuttora un andamento al ribasso che l'ha portato nel giugno del 2013 nuovamente in prossimità dei minimi storici a raggiungere soglia 800.

Sistemi logistici a confronto



Fonte: SRM su dati World bank, 2013

La logistica è una componente importante del sistema economico italiano: si stima un valore di circa 200 mld€ pari al 13% del PIL. Tra dipendenti diretti e indotto, dà lavoro a 1 milione di unità.

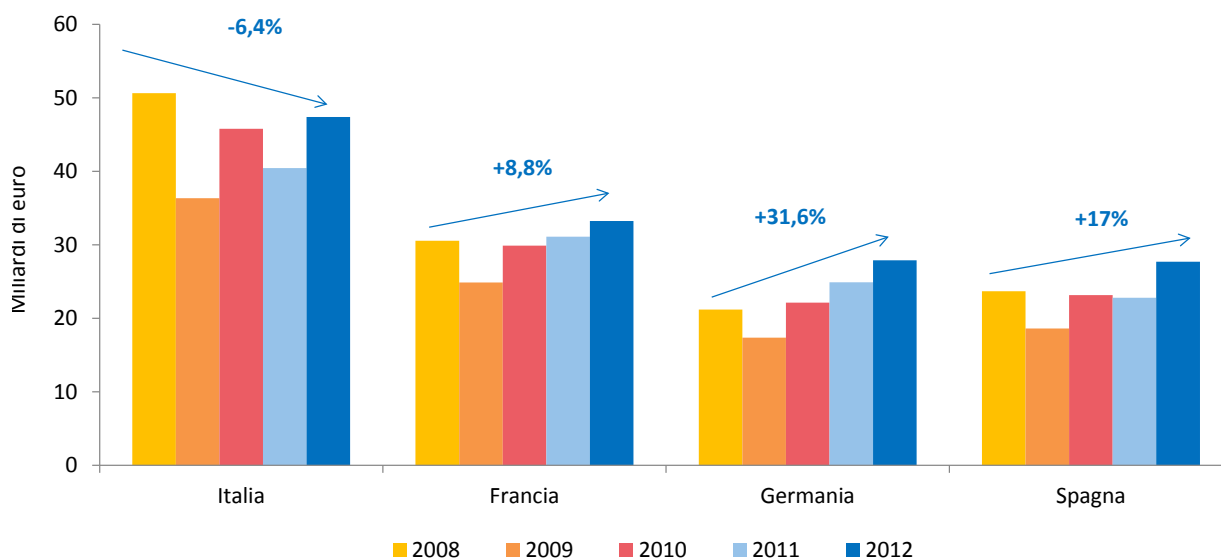
Nonostante la significatività di questi dati, i principali indici internazionali collocano l'Italia in posizioni non di rilievo rispetto a questo tema. L'Italia è al **24° posto nel ranking mondiale per performance** logistica sulla base del *Logistics Performance Index* (LPI) elaborato dalla World Bank.

Le maggiori criticità riguardano le **procedure doganali** (27° posizione); il miglior *rank* (18°) per il nostro Paese è sul parametro della **puntualità delle spedizioni**.

La World Bank stima che le criticità logistiche individuate in Italia comportano per le imprese importatrici ed esportatrici del nostro Paese **1,08 giorni aggiuntivi** rispetto alla **Germania** per la movimentazione delle merci **dal porto al magazzino dell'azienda**.

INDICATORI "INTERSCAMBIO CON L'AREA MED"

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

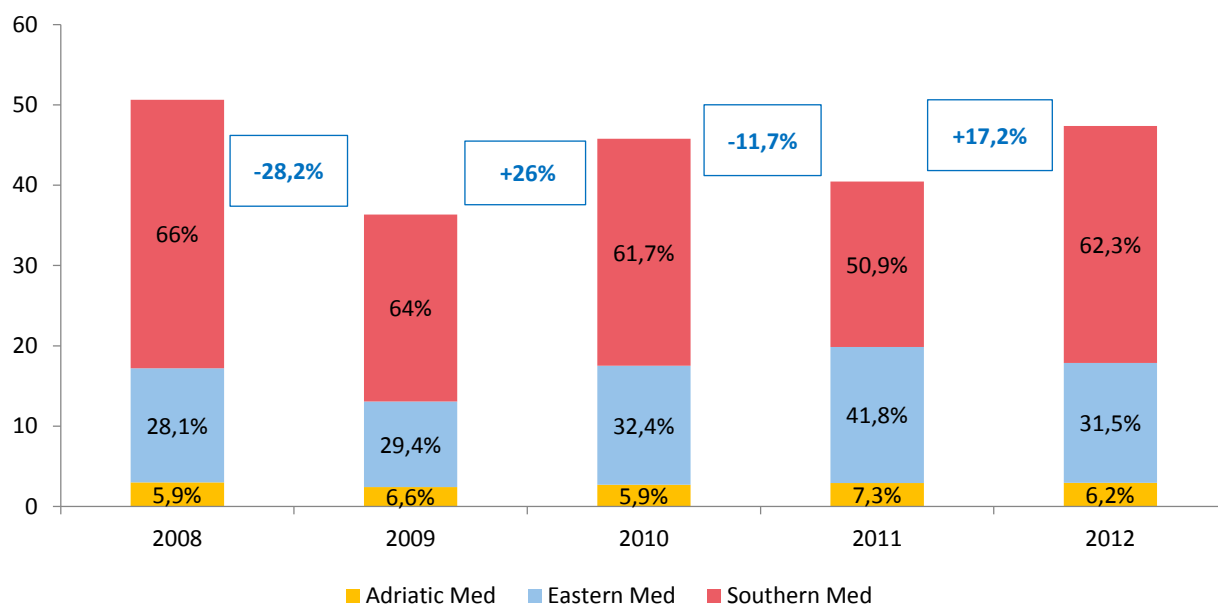


Fonte: SRM su dati Eurostat e Istat, 2013

L'interscambio marittimo dell'Italia nel 2012 ammonta ad oltre 241 miliardi di euro e «pesa» per il 15,4% sul PIL nazionale. Nel primo trimestre del 2013 l'interscambio commerciale via mare dell'Italia ammonta a 56,7 miliardi di euro, in calo del 3,7% rispetto allo stesso periodo del 2012.

L'Italia nel 2012 è il **1° partner commerciale** dell'area MED con **65,7 miliardi di euro** di interscambio e di questi, oltre il 70% (pari a 47,4 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo. L'Italia è al primo posto, seguono Francia, Germania e Spagna.

L'interscambio dell'Italia con l'Area Med¹



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2013

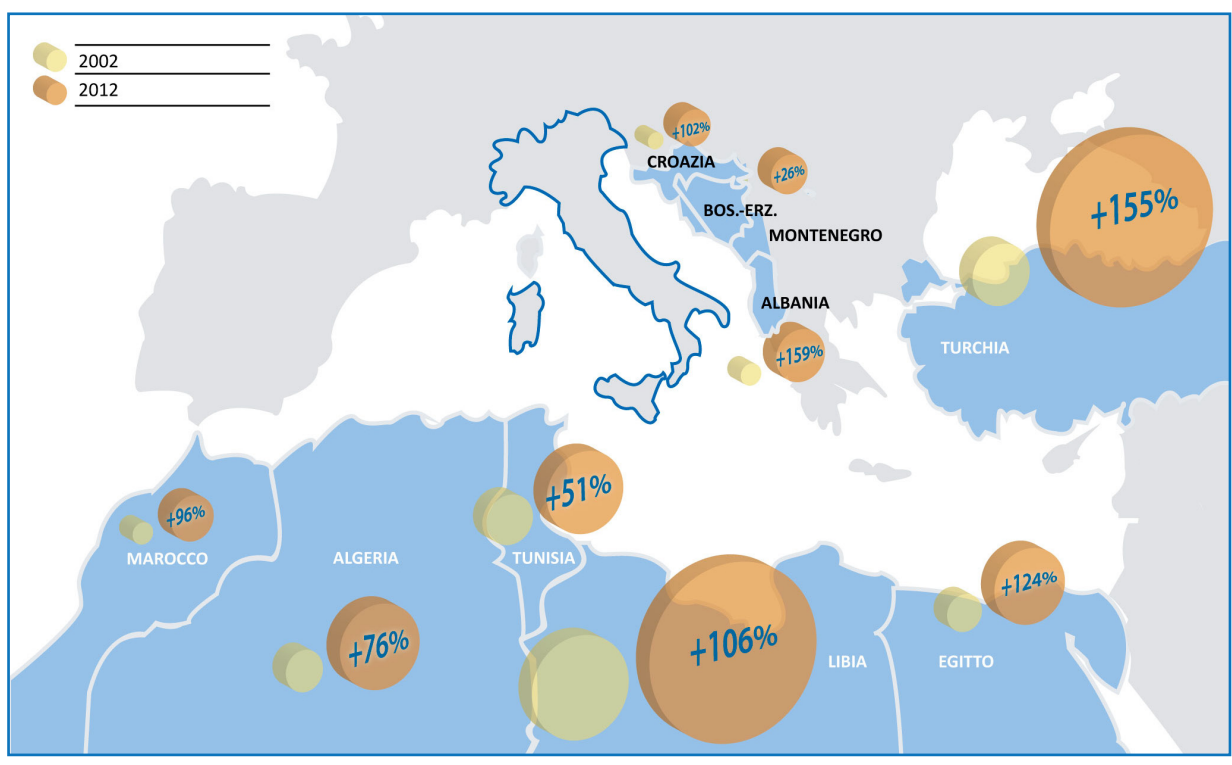
I Paesi dell'Area Med (vedi nota) costituiscono il 19,7% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia (2012).

L'interscambio marittimo dell'Italia verso l'Area Med si concentra soprattutto nei Paesi del Southern Med (per il 62,3% nel 2012); si segnala che è cresciuto nel tempo il peso verso i Paesi dell'Eastern Med, in primis verso la Turchia (+19,8% tra il 2008 ed il 2012).

Al primo trimestre 2013 l'interscambio marittimo con l'Area Med è stato pari a 11,6 miliardi di euro.

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

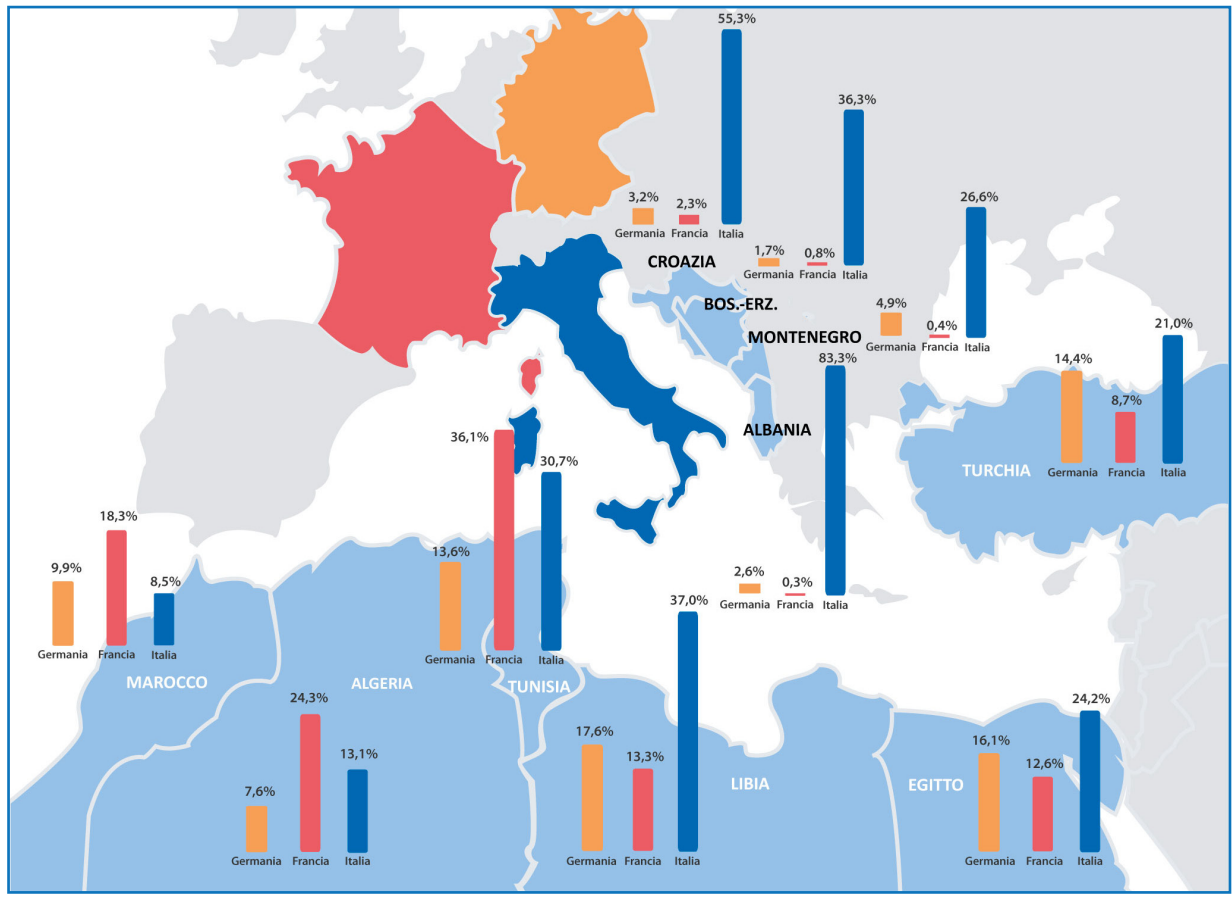
La variazione dell'interscambio con l'Area MED dal 2002



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2013

L'analisi della variazione dell'interscambio via mare con l'Area Med negli ultimi 10 anni mostra un incremento in tutti i Paesi esaminati. Si segnala la grande crescita di Turchia (+155%) e Egitto (+124%). Il valore della Libia è per lo più aganciato ai rapporti di natura energetica.

L'interscambio con l'Area MED: Confronto Europeo

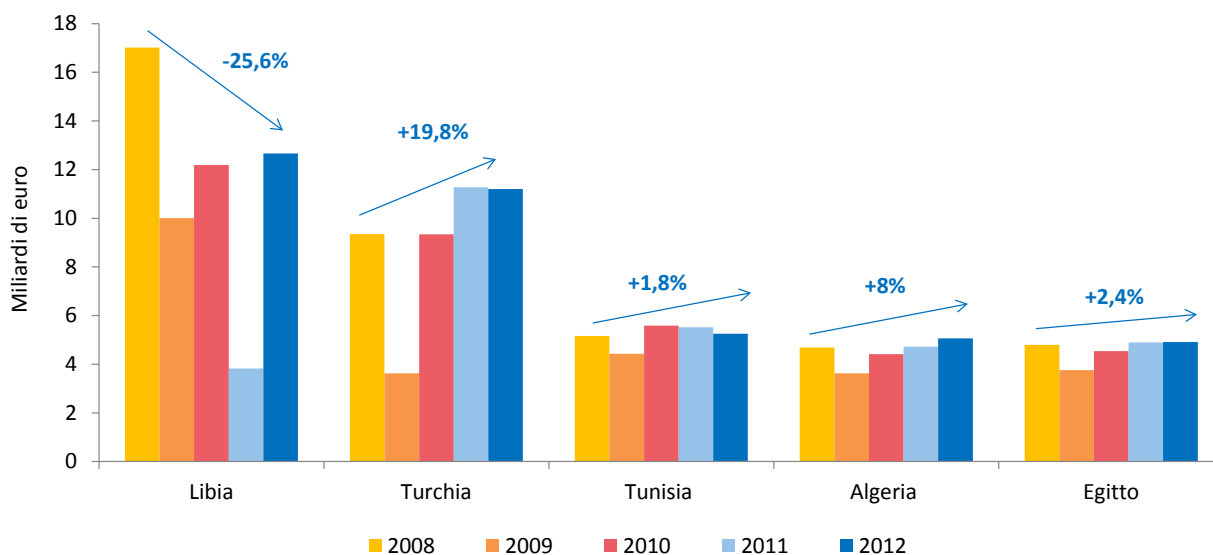


Fonte: SRM su dati Coeweb, 2013

Il confronto tra i Paesi UE 27 in termini di interscambio via mare con l'Area Med al 2012 mostra la forte relazione dell'Italia con la Libia (ben il 37% del commercio marittimo di questo Paese con l'UE 27 è collegato all'Italia per motivi energetici), con la Tunisia dove con oltre il 31% il nostro Paese è secondo alla sola Francia per intensità di relazioni commerciali principalmente riconducibili al settore tessile, e con l'Egitto e la Turchia di cui, rispettivamente con il 24% e il 21%, è il primo partner europeo nel commercio via mare che, in entrambi i casi, interessa prevalentemente i macchinari.

Sulla sponda adriatica prevalgono le posizioni dell'Albania (l'83% del commercio marittimo di questo Paese con l'UE 27 è collegato all'Italia prevalentemente per il tessile) e della Croazia per i prodotti energetici.

I principali Paesi "obiettivo" dell'Area Med

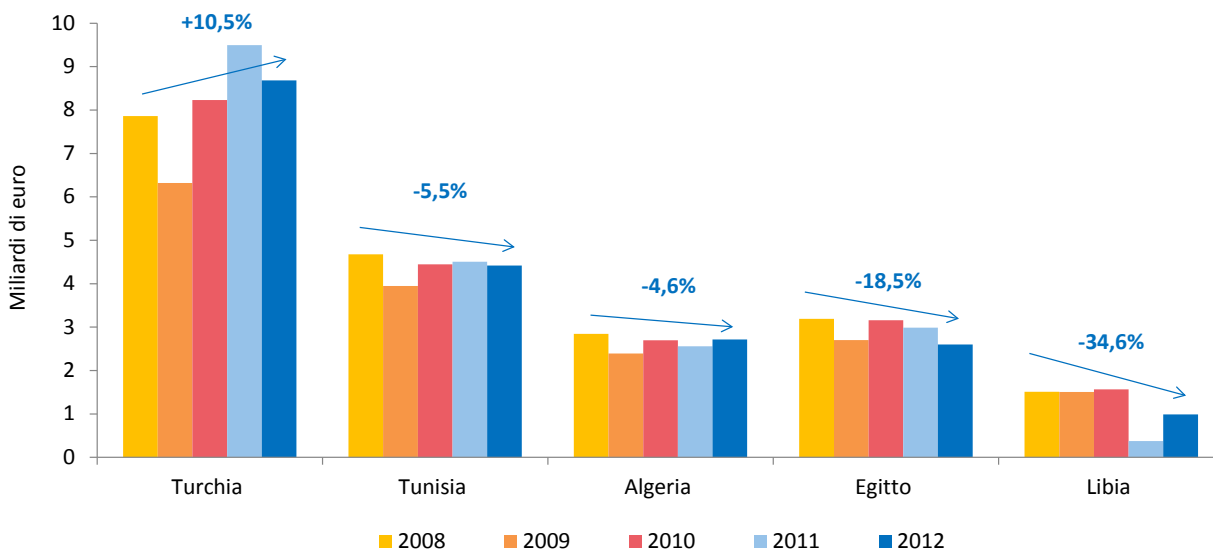


Fonte: SRM su dati Coeweb, 2013

La Libia è tornata ad essere il principale partner commerciale marittimo dell'Italia in seguito alla ripresa delle importazioni dopo il blocco dovuto alla "primavera araba".

È chiaro che a parte la Turchia, i principali Paesi «obiettivo» dell'interscambio marittimo si trovano nel Southern Med.

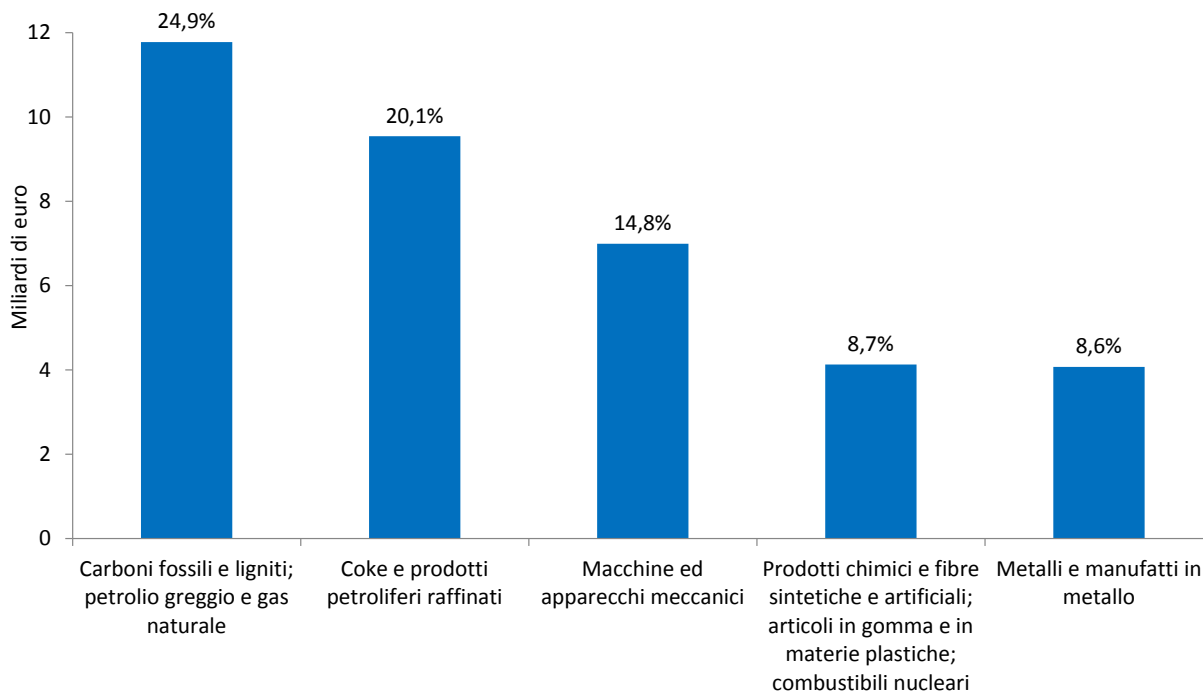
L'interscambio via mare con l'Area Med: al netto dell'«oil»



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2013

Al netto dell'«oil» è la Turchia il principale partner commerciale dell'Italia ed è l'unico con il quale negli ultimi 5 anni, si è registrato un incremento.

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



Fonte: SRM su dati Coeweb, 2013

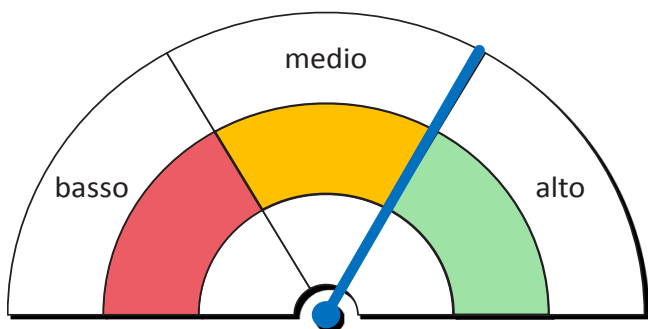
I prodotti energetici nel loro insieme assorbono il 45% del totale delle merci trasportate via mare tra l'Italia e l'Area Med. Lo scambio di tali prodotti si spiega in parte con il fenomeno della reimportazione, ovvero si tratta di prodotti prima importati dall'Italia perché destinati a una successiva fase di lavorazione e poi nuovamente riesportati.

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

IL CRUSCOTTO DELL'ECONOMIA MARITTIMA

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

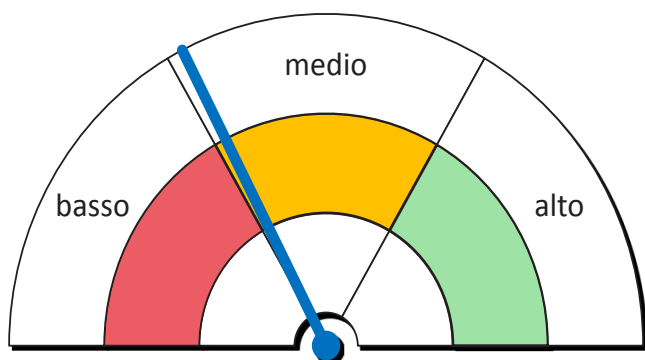
Cruscotto "Quote di mercato"



Fonte: SRM

L'analisi delle quote di mercato del nostro paese per il 2012 mostra segnali confortanti. Per il segmento della navigazione deep sea, l'Italia registra un recupero nei confronti dei competitor della Sponda Sud del Mediterraneo, anche se permane il gap con il Northern Range. Nello Short Sea, l'Italia è leader nell'UE 27 per merci trasportate nel Mediterraneo e nel Mar Nero.

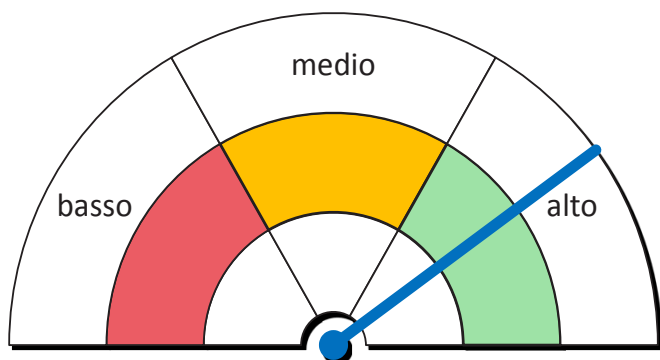
Cruscotto "Commercio internazionale"



Fonte: SRM

Per quanto riguarda il commercio marittimo mondiale, nel 2012 si stima una crescita del 4,2% dei volumi trasportati rispetto al 2011; la flotta mondiale, la cui dimensione definisce l'offerta di servizi di trasporto marittimo, registra un ulteriore aumento del 3,7%. Continua a permanere lo squilibrio tra domanda e offerta di trasporto marittimo che comporta un impatto negativo sui noli e quindi sulle performance economiche di molte compagnie armatoriali. L'Italia non riesce ad avvantaggiarsi pienamente dell'incremento delle merci in transito nel bacino del Mediterraneo per i ritardi logistici che la penalizzano rispetto ai paesi competitor.

Cruscotto "Interscambio con l'Area Med"



Fonte: SRM

Lo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud-Est del Mediterraneo rappresenta un'opportunità di sviluppo dei Paesi europei che si affacciano sul bacino e, in particolare dell'Italia, che oltre a beneficiare di un posizionamento geografico favorevole, è il 1° partner commerciale dell'area **65,7 miliardi di euro** di interscambio e di questi, oltre il 70% è ascrivibile al trasporto marittimo.

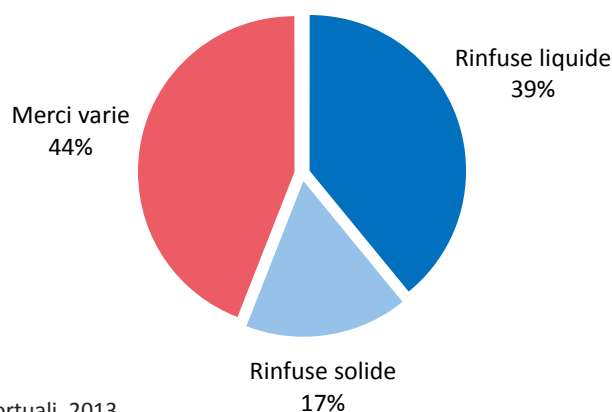
FOCUS TRAFFICI ITALIA

TRAFFICO MERCI IN ITALIA PER FORMA DI NAVIGAZIONE

L'analisi dei traffici dei porti italiani al 2012 mostra un moderato calo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente per le merci (-3,1%) con oltre 466 milioni di tonnellate movimentate mentre si registra un lieve miglioramento nel segmento del trasporto containerizzato (+0,9%) che ha raggiunto i 9,6 milioni di teus. In particolare, rispetto al 2011, il calo riguarda tutte le tipologie di merci: le rinfuse solide (78,4 milioni di tonnellate) hanno registrato un -4%; le merci liquide, con 182,4 milioni di tonnellate, rilevano un -3,6% e le merci varie una diminuzione del 2,3% con 205 milioni di tonnellate.

Il grafico che segue evidenzia in modo immediato la suddivisione nel 2012 del traffico di merci del nostro Paese tra le varie categorie:

Ripartizione tra i vari segmenti. Anno 2012

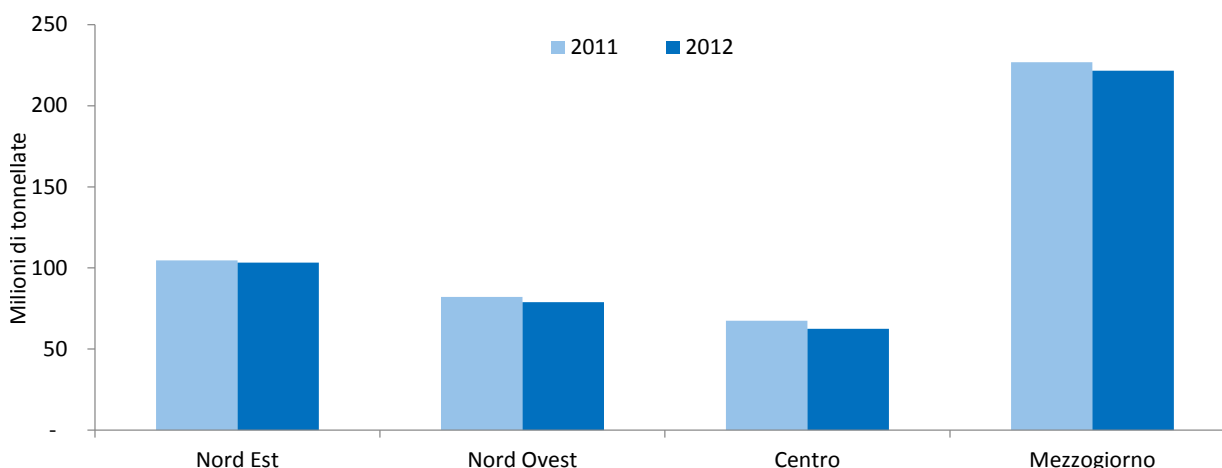


Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Con circa 41 milioni di passeggeri trasportati nei porti italiani si osserva una contrazione (-11,7%) sull'anno precedente; all'interno di questo segmento va segnalata anche la riduzione del traffico dei croceristi che con poco più di 10,5 milioni ha fatto segnare un -6,1%.

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

Totale merci per macroarea. 2012/2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

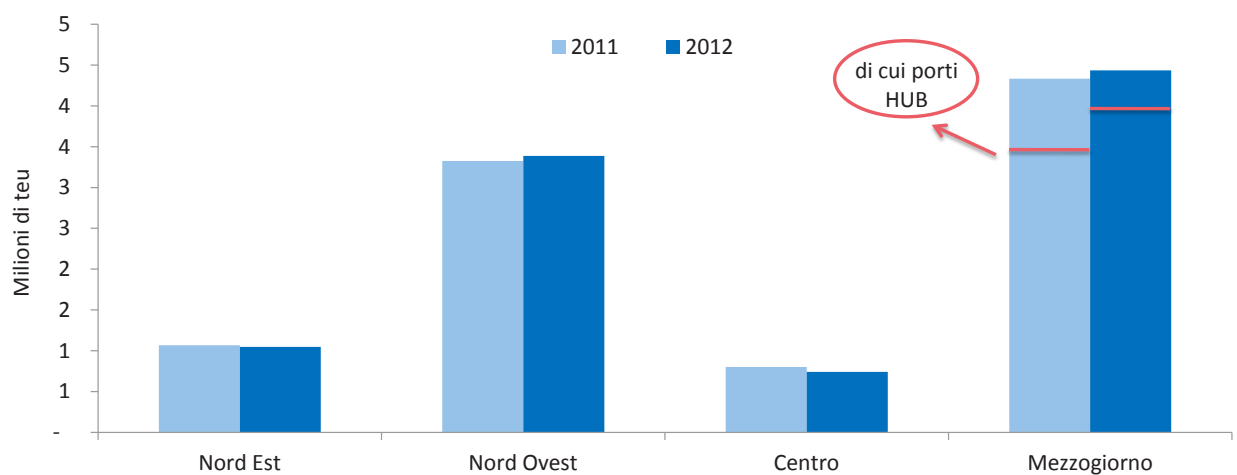
Il Mezzogiorno è l'area che movimentata la maggiore quantità di merci, circa 221 milioni di tonnellate, registrando una riduzione del 2,4% rispetto al 2011. Si evidenzia la *performance* del porto di Gioia Tauro che ha incrementato notevolmente il proprio traffico rispetto all'anno precedente; hanno visto aumentare i propri traffici merci anche Brindisi (10,1 milioni di tonnellate; +2,2%) e Augusta (29,9 milioni; +1,2%).

Seguono a distanza il Nord Est che con 103,3 milioni di tonnellate è l'area che ha ottenuto la riduzione più tenue (-1,4%), in cui si distinguono Trieste che ha superato i 49 milioni di tonnellate (+2%), Portonogaro (1,5 milioni; +28%) e Monfalcone (3,7 milioni; +7,2%).

Nel Nord Ovest con quasi 79 milioni (-3,8%), si segnala la tenuta di Genova che registra un andamento sostanzialmente analogo a quello del 2011 (50,2 milioni; -0,4%).

Nel Centro, che ha movimentato 62,5 milioni (-7,4%), lo scalo principale per merci, Livorno, ha osservato una contrazione del 7,6% con 27,4 milioni seguito da Civitavecchia che ha perso l'11,6% con quasi 18 milioni di tonnellate. L'unico porto ad aver ottenuto un incremento rispetto al 2011 è Marina Carrara (+1,3% per 3,2 milioni di tonnellate) mentre Piombino con circa 6 milioni di tonnellate ha osservato un andamento analogo a quello dell'anno precedente.

Traffico di teu's per macroarea. 2012/2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Nel 2012 il segmento traffico containerizzato è l'unico a mostrare una variazione positiva rispetto all'anno precedente, e dunque è quello che mostra il miglior rendimento per il sistema portuale nazionale.

Per movimentazione di teus, il Mezzogiorno con oltre 4,4 milioni rimane la macroarea in cui si concentra il più elevato traffico di container, in crescita rispetto all'anno precedente del 2,4%. Questo risultato è principalmente riconducibile all'ottima *performance* di Gioia Tauro che, con un incremento del 18% rispetto al 2011, ha raggiunto quota 2,7 milioni di teus confermandosi il principale *hub* italiano. Anche Cagliari (circa 622.000 teus) mostra un buona *performance* con una variazione positiva del 3%, mentre Taranto con 263.461 teus (-56,4%) continua a perdere posizioni nel *ranking* dei porti di *transhipment*. Oltre agli *hub*, nel Mezzogiorno si segnala anche Napoli che, pur essendo un porto polivalente, presenta un significativo traffico containerizzato, con una movimentazione di circa 547 mila teus (+4%) e Bari che, pur riferendosi a traffici più limitati, ha più che raddoppiato i teus rispetto al 2011, raggiungendo quota 30 mila.

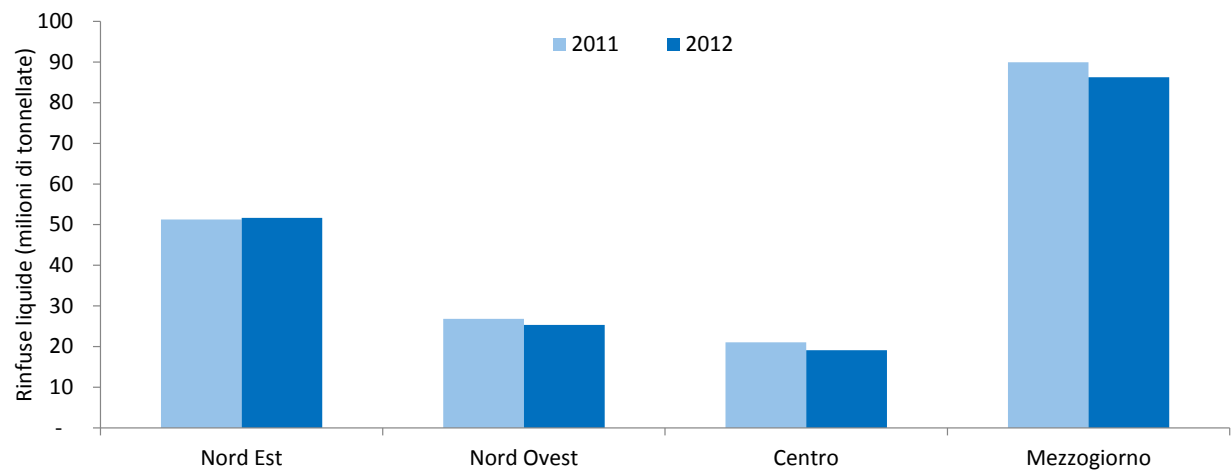
Segue il Nord Ovest che è in crescita rispetto al 2011 (+1,9%) soprattutto per effetto dell'incremento di Genova che con oltre 2 milioni di teu ha registrato un +12%, confermandosi 2° porto nazionale in questo segmento. La Spezia che occupa la terza posizione nel *ranking* italiano con oltre 1,2 milioni di teus, registra invece una riduzione del 5%.

A distanza si trova il Nord Est che con un traffico di oltre 1 milione di teus ha registrato una riduzione dell'1,9% nonostante la crescita del traffico di Trieste (+3,8%) che ha superato i 400 mila teus.

Infine il Centro che, con quasi 750 mila teus ha registrato una riduzione del 7,5% rispetto al 2011, per effetto della diminuzione registrata nel porto di Livorno (-14%), lo scalo principale dell'area in questo segmento di traffico.

L'analisi al 2012 dei dati sul traffico dei teus mostra un mutamento della geografia nazionale dei porti che realizzano la movimentazione dei container che si sta sempre più intensificando lungo la sponda tirrenica ma che anche sull'alto adriatico sta mostrando interessanti *performance* per l'intensificarsi degli scambi con l'Europa dell'Est. Si rileva inoltre che in Italia anche i porti *gateway* hanno un ruolo rilevante nel traffico container.

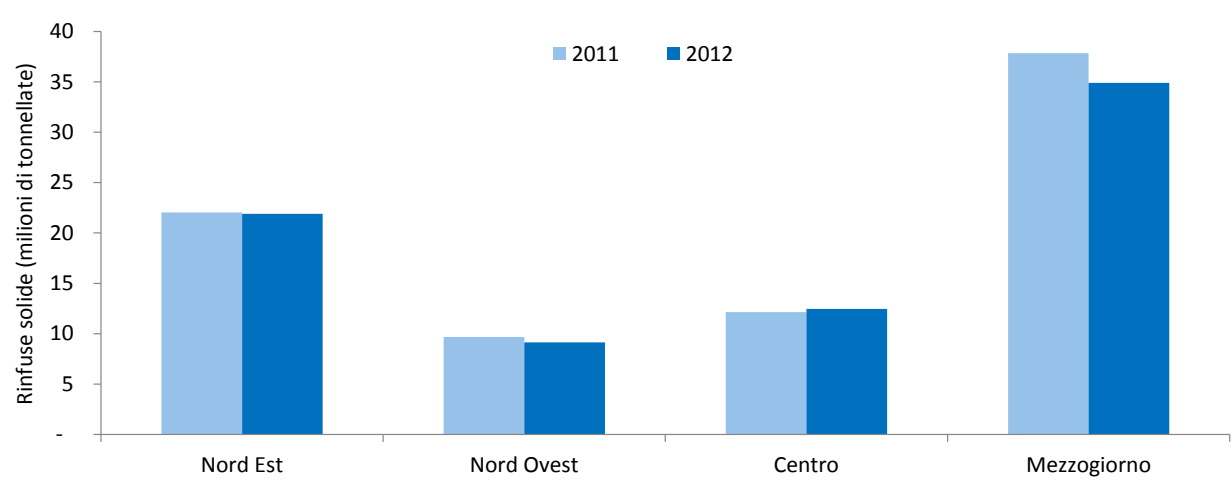
Traffico di rinfuse liquide per macroarea. 2012/2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Il Mezzogiorno si conferma la prima macroarea nel comparto delle rinfuse liquide con oltre 86 milioni di tonnellate movimentate nonostante mostri un calo pari al 4,1% sul 2011. Hanno particolarmente pesato sul risultato la *performance* dell’Autorità Portuale del Nord Sardegna (691 mila tonnellate pari a -41%) e di Taranto (5,3 milioni di tonnellate registrando un -23,4%). A seguire il Nord Est, unica macroarea a registrare una *performance* in crescita (+0,8%), fondamentalmente riconducibile all’incremento di Trieste (36 milioni di tonnellate, +2,1%), il cui dato è stato influenzato dalla ripresa del petrolio greggio nel secondo semestre 2012. Nel Nord Ovest si rileva un calo del 5,6% che riflette la contrazione di tutti i porti della macroarea nel comparto in esame, concentrata prevalentemente a La Spezia che con 1,5 milioni di tonnellate ha riportato un -23,4%. Infine il Centro che è la macroarea che registra la riduzione più forte (-9,4%) scontando la *performance* di Civitavecchia (-23,1% con 6,7 milioni di tonnellate) e Ancona (-11,4% con 4 milioni di tonnellate); Livorno è invece in crescita, diventando il primo porto della macroarea per questo comparto, facendo rilevare un +6,9% e 8,3 milioni di tonnellate.

Traffico di rinfuse solide per macroarea. 2012/2011



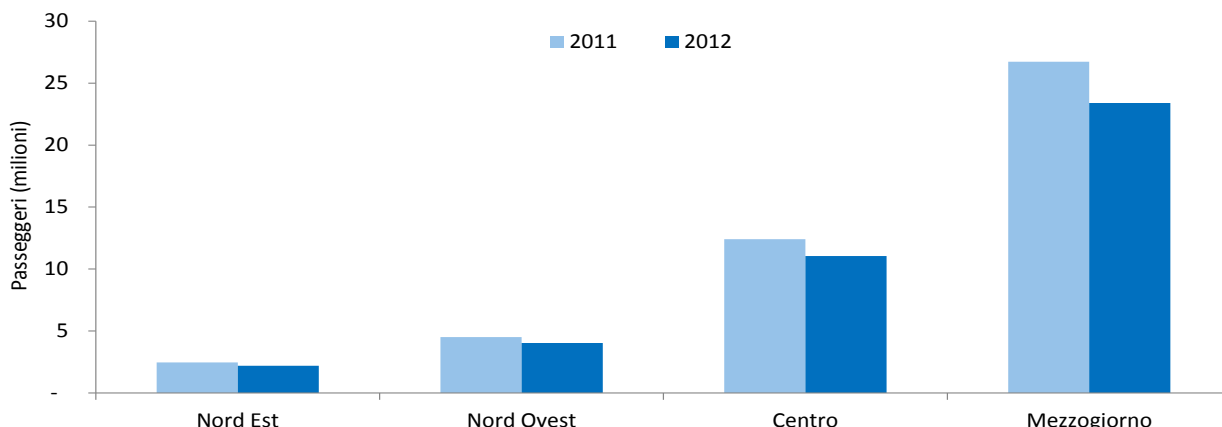
Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Il Mezzogiorno si conferma la prima macroarea con quasi 35 milioni di tonnellate movimentate nonostante mostri il calo più rilevante pari al 7,8%. Hanno pesato sul risultato la *performance* dell’Autorità Portuale del Levante che ha perso oltre un milione di tonnellate per una variazione negativa del 53,3% e di Cagliari che con un traffico di 59 mila tonnellate ha registrato un calo dell’83%. Si rileva anche il risultato di Augusta che ha migliorato il proprio traffico del 50,9% con oltre 1,2 milioni di tonnellate. Segue il Nord Est, che mostra un andamento sostanzialmente analogo a quello del 2011, in quanto il moderato calo di Ravenna che è il principale porto della macroarea in questo segmento movimentando il 44% delle rinfuse solide del Nord Est, è stato assorbito dalla crescita di Monfalcone (+14,3% per 2,6 milioni di tonnellate) e Trieste.

C'è poi il Centro che con un traffico di 12,5 milioni di tonnellate è stata l'unica macroarea a registrare un incremento del 2,7% per la buona *performance* rilevata in tutti i porti dell'area, ad eccezione di Livorno in cui si è registrato un -19,8% (638.689 tonnellate).

Infine segue il Nord Ovest che ha perso rispetto all'anno precedente il 5,5% per effetto del calo registrato a Genova (-17%) con un traffico di 4,2 milioni di tonnellate.

Traffico di passeggeri per macroarea. 2012/2011

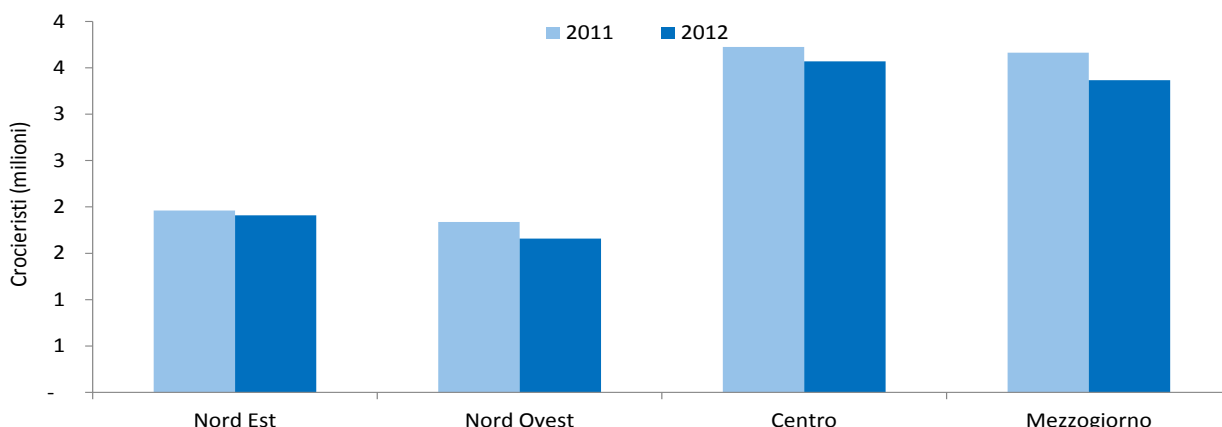


Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Anche per il traffico passeggeri è maggiore la concentrazione nel Mezzogiorno che però con circa 23 milioni di passeggeri trasportati ha registrato un calo del 12,4% rispetto al 2011, trend che, ad esclusione di Catania che ha rilevato un +6%, interessa tutti i porti dell'area ma è particolarmente accentuato a Cagliari (-51,3%) e Palermo-Termini Imerese (-28%).

Segue poi il Centro, che registra con 11 milioni una contrazione del 10,9% frutto di una riduzione della movimentazione dei passeggeri in tutti gli scali dell'area. Anche i porti del Nord Ovest hanno conseguito una riduzione dei passeggeri che ha comportato una variazione negativa dell'area del 10,6%. Infine, il Nord Est che mostra una diminuzione del 10,4% nonostante la *performance* di Trieste che nel periodo considerato ha quasi raddoppiato il proprio traffico passeggeri.

Traffico di crocieristi per macroarea. 2012/2011



Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2013

Per il segmento crocieristi l'area Centro concentra il maggior numero di passeggeri con 3,5 milioni (-4,1% sul 2011) principalmente trainato da Civitavecchia, primo porto crocieristico italiano, che conta 2,4 milioni di crocieristi (-6,9%); si rileva la buona *performance* di Livorno, che ha conseguito un incremento (+5,6%) superando il milione di crocieristi.

Nel Mezzogiorno si registrano circa 3,4 milioni di passeggeri (-8,1%) particolarmente concentrati a Napoli sul versante tirrenico e sull'Autorità Portuale del Levante sul versante adriatico; quest'ultima ha conseguito un incremento (+5,5%) con quasi 620 mila crocieristi. Da rilevare la *performance* dell'Autorità Portuale Nord Sardegna che sta perseguendo una strategia di rafforzamento di questo segmento e che ha quasi raddoppiato i propri passeggeri nel periodo considerato (276 mila).

Segue poi il Nord Est che fa rilevare un calo del 2,7% quasi analogo a quello di Venezia, che si conferma secondo porto nazionale in questo segmento con 1,7 milioni di croceristi (-2,1%) mentre Trieste sta beneficiando della strategia di sviluppo e rafforzamento di questo segmento perseguita dall'Autorità Portuale e ha più che raddoppiato i suoi passeggeri.

Infine, il Nord Ovest con quasi 1,7 milioni di croceristi ha registrato la variazione negativa più forte (-9,8%) esito della contrazione del traffico in tutti i porti dell'area.

INCONTRI CON I PROTAGONISTI DEL SISTEMA PORTUALE

“Porti e Mediterraneo” in questa sezione riporta la prestigiosa testimonianza di uno dei porti più importanti della Sponda Sud del Mediterraneo, Tanger Med, offrendo preziose informazioni, dati e notizie che mettono in luce le strategie di crescita e le politiche di sviluppo che i Paesi nostri nuovi *competitor* pongono in essere per sfruttare le nuove opportunità determinate dai cambiamenti a livello globale nel contesto della difficile situazione economica.

Al contempo si dà voce a due tra le più importanti associazioni di categoria del comparto in Italia, Assoporti e Unione Interporti Riuniti, che danno la loro “ricetta” per il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese.

Segue dunque la testimonianza di **Mrs. Najlaa Diouri, General Manager of Tanger Med Port Authority**, di **Luigi Merlo, Presidente di Assoporti**, e di **Alessandro Ricci, Presidente di UIR**.



INTERVISTA GENERAL MANAGER OF TANGER MED PORT AUTHORITY, MRS. NAJLAA DIOURI

Can you give us a brief outline of the port (traffic 2011-2012-2013, location, type of cargo handled, etc.)?

The traffic has been developed since the opening of the port in 2007.

However in the past 2 years new activities (Hydrocarbon & Cars) have started, and are showing a big growth.

Most important, the TM1 is majorly known for the container traffic, where the volumes will increase by 25% this year compare to 2012.

For trucks and passenger traffic, last year was a record year. In 2012, the Passenger Port returned total throughput figures of 2.01 million pax – more than 345 thousands passengers more than the previous year (+19.72%), and 681.486 cars (+6%) and 177.678 trucks (+7%).

Throughout 2012, Port Authority has pushed through a steady program of development projects, which brings to the fore port authority plan for reducing transit time and enhancing port capabilities, a feature of port strategy over recent years.

Activity	2011	2012	2013 Trend
Container_Teu	2.093.408	1.826.313	2.300.000
Bulk_Tonnes	301.412	306.296	340.000
Hydrocarbons_Tonnes (in + out)	-	1.055.642	4.300.000
Cars (car Carrier terminal)		81.130	140.000
Trucks IRT	166.170	177.678	190.000
Cars	643.213	681.486	720.000
Passengers	1.752.061	2.097.419	2.200.000

Can you tell us what are the most important strategic objectives achieved by the Port of Tanger Med in the past year and the major projects completed and projects to be completed in the future?

Projects completed:

Port Tanger Med has achieved two strategic objectives in 2012 with starting operations in two Terminals. Hydrocarbon and Vehicle Terminals (Renault and common user).

Both terminals are having a big success thanks to the Renault factory for the car traffic, and thanks to the Bunkering and Fuel import for the hydrocarbon volumes.

Vehicle Terminal (Renault):

The vehicle terminal dedicated to Renault traffic started operations in January 2012; the terminal has a nominal Capacity of 400 000 cars / year and a storage area of 13 hectares. The main activity of the terminal is the export of vehicles manufactured at Melloussa.

Vehicle Terminal (Common user):

The common user vehicle terminal started operation in January 2013, the terminal has a nominal capacity of 120 000 cars / year and storage area of 5,5 hectares.

This Terminal main activity is the Car transshipment and some local Car import.

Hydrocarbon Terminal:

Operations started in February 2012; the terminal has a storage capacity of 500.000 tons in 12 hectares land area as well as two berths.

The terminal has three major target activities: bunkering, transshipment of refined products to different markets such as Europe, USA and Africa and import of refined products for local market. The terminal has achieved more than 1Mt (in+out) in its first year of operation and should reach 4.3 million tones this year.

Projects to be completed:

- Port Tanger Med2 is in project phase and will be completed in the end of 2014. The project includes two containers terminals having a total capacity of 5Mil Teu, 2.8 km of quay berth and a storage area of over 160 hectares. Today, the construction work of phase1 which includes the container terminal T4 has been achieved at 76% and should be completed by second semester of 2014 and will be operating by end 2015.
- Road works and access to Tanger Med Complex:
The Work consisted of expanding the national road N°16 and the access of the Tanger Med passenger Port and Tanger Med 1 infrastructure built, as well as the relocation of some services affecting the road traffic such as travelling agencies. Current NR16 is expected in the short run to be attached to the port complex, and replaced by a new route of around 7 km.
This access road contemplates a double carriageway, inner and outer hard shoulders, a central reservation and 4 roundabouts that have been redesigned for a better fluidity and safety.
The work also consists in the extension of the access area No. 3 thanks to the building of 800 linear meters containment wall and a backfilled platform of almost 3 hectares.
The work defines also the drainage design of all the area under work to make it compatible with the existing network. It also defines street-lighting, water supply and sewage networks.
Work has progressed towards the end of June 2013 with the conclusion of 30% of all work. We are currently expecting the whole of the project to come to completion at the end of the second quarter of 2013.
- Passenger Port and access gates:
With the experience acquired since its opening to the public on May 17, 2010, the Tangier Med port has set for the year 2013 an ambitious program of renovation and adaptation of infrastructure dedicated to passengers.
To this end, the passenger port will benefit since the Marhaba campaign starting in June 2013 of a dedicated infrastructure allowing to separate import and export vehicle traffic, to double the processing facilities capacity, and to optimize the transit time of users in the best conditions of safety and security.
User comfort is also a top priority of the port authority. Control areas will be equipped with all the necessary services, green spaces developed and shaded areas doubled.
In addition, and given the high traffic recorded during the campaign Marhaba 2012 with an influx of more than 120,000 passengers and 40,000 vehicles in less than five days, the passenger port has undertaken significant work for the realization of a buffer for storage of vehicles waiting to access the port in order to prevent congestion of traffic lanes. As a novelty for this year 2013 is the opening of a new passenger terminal integrated in Tangier Med business center dedicated to pedestrian passengers enjoying the highest quality and safety standards.
The new ferry terminal dedicated to pedestrian passengers will offer users a quick and immediate

access to the various means of transportation such as taxis, buses and trains. The year 2013 will mark the start of the rail link for passengers with fast and frequent shuttles connecting the railway station and the city of Tangier to the port. At the passenger terminal, the Port Authority has launched the construction of two maritime station's satellites to improve both pedestrian and passenger with vehicle comfort while in transit. These satellites include restaurants cafes, duty free shops, shopping services, infirmaries...etc.

- The Port of Tanger Med has also a new Bunkering area in the anchorage zone of Fnideq. This is an opportunity for the bunker industry as well as maritime agents to benefit from a protected Zone where other services will be developed such as crew change, shipchandling... MedHub is the Logistical Free Zone of Tanger Med port Located in the heart of the port complex, this global distribution free zone is an ideal platform for the establishment of logistics bases to cover Europe, the Mediterranean and Africa. The synergy between the port and its logistics free zone via a single customs area places Medhub at the door of markets and business centers in the region, allowing a rapid and efficient outreach to a market of over 600 million consumers. Operational since November 2008, Medhub is developed, in its first phase on a total area of 150 hectares, mainly dedicated to value-added logistics such as consolidation, distribution and supply across international flows. Medhub is also a storage point for distribution to other free zones in Morocco and the release for consumption in the territory of goods that have not been transformed within the Logistics Free Zone. Many operations can be performed within the area: Picking, warehousing, kitting, co-packing, labeling, assembly and quality control. After four years of operation at the end of 2011, 46 companies have already trusted Medhub.

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

North African countries particularly Morocco has a geostrategic location.

Today the Port Tanger Med reinforces Morocco's position by bridging Europe and Africa and by offering an easy access to Mediterranean markets. Since 2007, the Port of Tanger Med offers logistic solutions such a large connectivity, competitive transit time, variety of shipping lines, free logistic zones, these solutions are essential to developing trades between morocco and European countries.

Tanger Med as a Hub is serving many African countries where all the World economist attest that many future developments will be in these countries.

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

All the guidelines are towards serving and satisfying the Clients.

Tanger Med is offering a world class port and a multipurpose platform with wide services and ensuring different traffics (containers, hydrocarbons, bulk, passenger, RORO, vehicles).

Clients find many advantages which can be technical such as the port Draft, allowing the world biggest vessels to berth in a safe port; we have world class container operators and shipowners; high productivity, tax benefits...

The port operates in conformity with international norms and guidelines (ISO 9001) and his highly ranked by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in terms of word connectivity. In addition, Tanger Med Port Authority has invested in logistic free zones which are becoming today a key factor in developing business opportunities and economy growth.

The Tanger Free Zone, is also ranked within the top 5 best Free Zones in the World.

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

An agreement has been signed in 2005 between Port Tanger Med and Algeciras Port, a sister port agreement has also been signed between port of Baltimore and Tanger Med Port Authority a year later and a memorandum of understanding has been ratified between Virginia Port Authority and Tanger Med Port Authority in 2008. The objective of these agreements is to establish an alliance of cooperation for information sharing and to generate new business opportunities.

Since November 2010, three weekly scheduled services serving passengers and ro-ro traffic are operating between the two ports of Tanger Med and Genoa.

To support the development of passenger and ro-ro between the two ports of Tangier Med and Genoa

(Italy) sea links, the respective port authorities signed on February 25th, 2011, a cooperation agreement. Specifically, a joint working group has been established and is in charge of reviewing logistical issues commonly identified by the two port authorities to formulate proposals that would streamline and strengthen the exchanges between the two ports.

Also, both parties endeavor to actively participate in trade missions of common interest, held in Italy and Morocco, in order to present the logistics asset offered for this purpose by the Tanger Med-Genoa link to promote the ro-ro traffic.

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

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

Has Tanger Med agreements or synergies with other infrastructure/companies (railways, distripark, agreements with major carriers, etc.) and what kind?

Our Main agreements have been signed with the big operators such as:

- APMTT in 2004;
- Eurogate in 2005;
- HTTSA in 2006;
- Renault in 2007;
- Many logistical operators from 2008 to 2012;
- Marsa Maroc in 2010.

The Port Tanger Med has also signed a convention agreement in December 2012, with the National Rail Operator (ONCF) to manage the rail terminal and promote traffic between port Tanger Med and Casablanca.

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

WeShort Term:

As we said before, the current projects are the:

- CTI (30.000 m² Business Center)
- Medhub
- Findeq bunkering Zone
- New maritime Terminal for the passenger Port
- New Bus and Rail terminal for the passengers and employees.

Tanger Med is preparing the near opening of its mega-business center within the port. This is a 30.000 m² building that will hold, offices, shopping center, maritime terminal for passengers, rail terminal, and a bus terminal.

Medium term:

Completion of two container terminals 4 and 3, this will bring the total container port capacity to 8Mil Teu.

Long Term:

TMSA as a holding is developing more and more Land Free Zones, such as TFZ.

Today almost 1000 hectares are developed and is operating.

TMSA's long term projects is to develop an extra 1000 hectares.



INTERVISTA AL PRESIDENTE DI ASSOPORTI, LUIGI MERLO

Il valore economico che un Porto può fornire ad un territorio aumenta se esso è inserito in un contesto logistico. A Suo avviso, cosa manca al sistema portuale del nostro Paese per competere con i principali player europei (Germania, Francia, Regno Unito, Olanda...).

In tema di logistica integrata, secondo la Sua esperienza, quali sono le esigenze di maggior rilievo segnalate dagli operatori che risiedono in aree portuali?

Da sempre si parla nel nostro Paese di sviluppo dell'intermodalità e di realizzazione di infrastrutture di collegamento tra porti ed interporti; è verosimile pensare che una cosa simile sia realizzabile oppure i problemi sono altri?

Per rispondere compiutamente devo fare una breve premessa.

L'Unione Europea ha delineato uno scenario della portualità che tiene conto dell'evoluzione del sistema oggi in atto; in questo scenario sono individuati sistemi portuali (dal Nord Europa all'alto Adriatico) in relazione al mercato servito. La stessa, evidenzia poi la rilevanza di una portualità diffusa, indispensabile per un corretto sviluppo delle relazioni intramediterranee e degli *hub* di *transhipment*.

Un esame attento di questa mappa delle principali regioni logistiche europee e dei sistemi portuali di accesso, è la base di una strategia della portualità nazionale che, ricordo, è un sistema composito e vario. Assoport ritiene necessario assicurare una crescita complessiva del sistema dei porti italiani e di tutte le singole componenti di quel sistema, che assolvono funzioni di movimentazione di merci direttamente provenienti o dirette oltre oceano, ma anche, la redistribuzione dei grandi flussi di merce sul territorio, dove le attività produttive e le aree di consumo sono diffuse nonché la logistica dei prodotti energetici; i collegamenti con le aree insulari maggiori e i collegamenti interni alternativi alla modalità terrestre; la funzione turistica-passeggeri, che ha specificità e rilievo nella componente crocieristica; l'approvvigionamento via mare di grandi impianti industriali costieri o *sea-oriented*, ivi compresi quelli energetici.

Per incrementare il valore economico dei porti, inserendolo in un contesto logistico che possa competere ancor di più con gli altri *player*, è indispensabile pensare ad importanti opere necessarie e, tra queste, i collegamenti ferroviari tra i terminal, le aree ed i parchi di manovra portuali; le connessioni stradali e ferroviarie "di ultimo miglio".

Gli operatori che investono nei nostri porti ci segnalano l'esigenza di trovare servizi di qualità nei porti, non soltanto su banchina ma anche nell'area retro portuale e nei collegamenti stradali e ferroviari lungo le direttrici delle merci. E' qui che dobbiamo lavorare come sistema Paese.

L'Autorità Portuale da sola non può garantire tutto questo poiché per le sue caratteristiche e funzioni.

I porti oggi costituiscono un valore economico rilevante per il Paese ma, se non ci muoviamo velocemente verso l'integrazione reale e completa con tutte le componenti della logistica, rischiamo di rimanere delle buone "banchine" per il mercato o, peggio ancora, potremmo trovarci fuori dalle principali rotte internazionali di trasferimento delle merci.

In questo senso deve essere, pertanto, consolidata la capacità delle Autorità Portuali di svolgere un ruolo determinante per lo sviluppo di sistemi logistici di aree vaste. Le Autorità Portuali, infatti, hanno il compito e le potenzialità di farsi promotrici dell'istituzione di sistemi logistici portuali in modo da garantire servizi di connessione con il territorio retrostante.

I Paesi (e con essi i porti) dell'area MED nordafricana stanno insidiando i porti italiani in termini di traffico. Secondo Lei, in questi paesi qual è il fattore di competitività logistica che da noi è carente (hanno infrastrutture migliori, dogane efficienti o altro). Quali sono i porti che dobbiamo "temere" maggiormente a livello del Bacino del Mediterraneo? Quali sono le opportunità che il nostro sistema può trarre dallo sviluppo di questi Paesi?

La concorrenza da parte di questi paesi è senz'altro molto forte e percepibile, soprattutto in alcuni porti. I cosiddetti porti italiani di *transhipment*, hanno sentito la forte concorrenza da parte di questi Paesi, subendo, di conseguenza più di altri gli effetti della crisi.

Dovendo competere con realtà di un altro continente, quindi con regole non europee e con costi non comparabili, è necessario che ci sia un'autorevole politica nazionale. Per garantire una ripresa devono

essere varati provvedimenti strutturali e non episodici per mantenere la competitività di questi scali. Su questo tema, l'azione politica in sede dell'Unione diventa fondamentale.

In considerazione della pianificazione Europea in tema di reti transeuropee che ho menzionato prima, ritengo non più rinviabile l'elaborazione di un piano strategico del sistema logistico nazionale, proprio perché alcuni porti che hanno fortemente risentito la concorrenza dei paesi nordafricani. Con un piano strategico si possono riuscire a coniugare le esigenze di interscambio delle reti europee con quelle estese del Mediterraneo (e quindi dei paesi extra Ue).

Ritengo, inoltre, molto importante un lavoro sinergico con questi porti, laddove possibile che potrebbe portare benefici complessivi. Infatti, lo sviluppo delle aree retrostanti questi scali, può costituire anche una valida opportunità di crescita per la portualità italiana qualora si riesca a proporre, attraverso una strategia complessiva, come punto d'accesso europeo sul fronte del Mediterraneo.

È ormai noto che l'ostacolo burocratico sia una delle componenti che blocca di fatto la realizzazione di infrastrutture nel nostro Paese. Su questo fronte qual è il principale nodo da sciogliere e quale invece potrebbe essere il rimedio?

L'obiettivo dell'Unione Europea di riduzione del peso della burocrazia, o meglio della semplificazione di processi ed iter amministrativi inutilmente complessi, è visto da noi, come priorità urgente e condivisa. Quest'obiettivo è condiviso anche dagli altri attori del mondo portuale e della logistica.

La semplificazione delle procedure è necessaria per diversi aspetti.

Con riguardo ai processi di pianificazione e realizzazione delle opere portuali e di interesse dei porti (a partire dagli interventi di dragaggio), ad esempio, che rendono gli scali più competitivi.

Le procedure per la redazione dei Piani Regolatori dei Porti andrebbero altresì semplificate proprio in funzione delle necessità di procedere rapidamente alla realizzazione delle opere necessarie.

Ciò è necessario anche se pensiamo a tutte le procedure per le quali sono previste intese, concertazioni e pareri di altri enti, amministrazioni, ecc., che devono essere rese in tempi certi e preventivabili.

Tutto ciò va visto nell'ottica della valorizzazione e maggiore definizione della funzione di coordinamento che già oggi la legge attribuisce al Presidente dell'Autorità Portuale. Tuttavia, tale previsione va rafforzata, in quanto oggi ritengo sia "debole". Per questo motivo, in più sedi abbiamo chiesto una rivisitazione della normativa già in essere.

In altre realtà portuali europee, come dimostrano, tra l'altro, lavori fatti da ESPO (l'associazione europea che raggruppa i porti marittimi), l'Autorità Portuale ingloba funzioni e figure che, nel nostro ordinamento, fanno capo ad articolazioni diverse della Pubblica Amministrazione.

In questo senso abbiamo più volte sottolineato l'esigenza di ottimizzazione ed efficientamento del segmento portuale e del processo logistico attraverso l'implementazione dello "sportello unico portuale", e lo sviluppo della piattaforma infotelematica portuale, tali da intensificare e consentire la comunicazione tra tutti i sistemi operanti in porto, con il coordinamento affidato alle Autorità Portuali.

Un altro dibattito molto sentito è quello relativo alla carenza di risorse finanziarie. A Suo avviso, è perseguibile una strategia che preveda con più incisività l'attrazione di investimenti privati che gestiscano infrastrutture logistiche (es. project financing). Quali altre strade possono essere perseguibili per "garantire" risorse finanziarie al sistema portuale? Per una crescita effettiva del sistema logistico del nostro Paese, quali dovrebbero essere le priorità da seguire?

Per migliorare il quadro nazionale della portualità, riteniamo essenziale, come ho già detto, il varo di un quadro strategico nazionale per il settore portuale (coerente con quello più complessivo della logistica). Ciò per consentire alle Autorità Portuali di svolgere pienamente il ruolo a supporto dello sviluppo e del sistema Paese. È necessario procedere, in tal senso, in tempi brevi all'attuazione di quelle misure che possano consentire la tenuta del sistema portuale italiano altrimenti si rischia di rimanere indietro e perdere competitività. Questo tema deve essere affrontato guardando al sistema Paese e non ad interventi "spot" non tanto per la validità di uno o di un altro progetto, ma perché soltanto guardando alla portualità nella sua interezza si riesce a renderla veramente competitiva in ambito internazionale. Negli altri paesi, nonostante il periodo di crisi generalizzato, si continua ad investire sui porti, e soprattutto, si attuano piani strategici complessivi per la portualità.

In Italia ciò non è avvenuto e, quindi, dando per scontato che la "mano pubblica" continui ad essere il principale investitore per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione nei porti, ritengo che il partenariato pubblico-privato sia importante per il nostro Paese. Questo strumento può essere utilizzato per consentire la realizzazione di quelle opere portuali (terminal, banchine, aree di deposito, ecc.) tali da generare un reddito che può ripagare l'investimento del capitale e ripagare l'utilizzo dello risorsa pubbli-

ca, bene demaniale, attraverso il canone concessorio all'Autorità Portuale.

Per quanto riguarda le priorità per il sistema, che ho condiviso all'atto della mia nomina e che ritengo non più rinviabili, ho già avuto modo di evidenziarle precedentemente ma le indico di nuovo sinteticamente. Innanzitutto, di primaria importanza per i porti italiani è la realizzazione di un sistema informatico portuale nazionale che, fermo restando l'attuazione dei singoli progetti di sviluppo informatico da parte di ciascuna autorità portuale, operi per costruire una reale integrazione sistemica. Assoporti può essere di ausilio per coordinare i singoli e diversi sistemi e valorizzare le migliori pratiche.

Un aspetto particolare da tenere presente è costituito dai c.d. porti italiani di *transshipment*, i quali in considerazione della forte concorrenza da parte dei porti del Nord Africa, dei quali abbiamo già parlato, hanno subito più degli altri la crisi a causa della mancanza di politiche di sostegno.

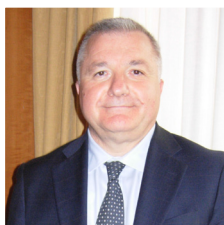
Inoltre, le politiche ambientali hanno rappresentato per i porti in questi anni un elemento di criticità pesante e a volte insuperabile a causa di un approccio totalmente slegato dalle esigenze operative e funzionali.

Per una nuova politica ambientale di settore occorre tener presente i principali temi prioritari europei.

Tra questi: l'uso delle fonti di energia rinnovabile e la promozione dell'efficienza energetica, la politica dei trasporti competitiva e sostenibile, e la drastica riduzione delle emissioni, l'incremento della modalità ferroviaria, la riduzione di emissioni di CO2 nel settore del trasporto marittimo.

Infine, sottolineo quanto già detto in precedenza, ovvero quell'argomento che ciclicamente riguarda le Autorità Portuali e, talvolta, ne lede la credibilità e l'equilibrio, il finanziamento delle infrastrutture e la necessità di affrontare questo tema come sistema.

Infine, credo che manchi una cabina di regia che sia in grado di dare l'impulso necessario al settore, e dare una pianificazione complessiva. L'Italia ha una naturale vocazione per il mare e per i porti proprio perché è una lunga penisola sul Mediterraneo. I porti hanno sempre generato ricchezza per il Paese, adesso i tempi sono maturi per richiedere, con urgenza, una pianificazione di questo sistema che è così strategico per il Paese proprio per tutto ciò che è stato detto.



INTERVISTA AL PRESIDENTE DI UNIONE INTERPORTI RIUNITI, ALESSANDRO RICCI

Parliamo della riforma della Legge 240. L'iter parlamentare non è riuscito ad arrivare a conclusione. Alla luce di questo e delle esperienze passate come vede in prospettiva il settore interportuale?

La legge 240 è il primo punto da cui partire. Credo che, oggettivamente, considerando quali difficoltà di approvazione hanno avuto sia la legge sugli interporti che quella sui porti, sarebbe forse più saggio pensare ad un provvedimento unico, che tenga assieme le due proposte di riforma più significative su cui si è lavorato nel corso degli ultimi mesi per quanto riguarda il settore della logistica, e che questo possa diventare oggetto di uno dei primi provvedimenti che il nuovo Parlamento e il nuovo Governo con decreto possano provare a fare.

Noi sosteniamo che queste proposte di riforma dovrebbero essere accompagnate anche da qualche altra azione concreta legata a forme di politiche industriali della logistica. Pensiamo, in primo luogo, ad un intervento che segni la scia di quello che era previsto nelle azioni principali del Piano della Logistica, finalizzato a ridurre il franco fabbrica e quindi a creare condizioni per aumentare la domanda di gestione logistica. A questo possono dare risposta le imprese che si occupano di outsourcing logistico, così da creare ed alimentare la crescita di imprese nazionali. Ciò che è importante è che ci siano operatori nazionali che riescano ad intercettare questa fetta di mercato; considerando che oggi fra le prime 10 imprese che lavorano in Italia per fatturato nel settore della logistica, solo due hanno cuore e testa italiane.

Occorre poi razionalizzare il sistema degli interporti. Sostengo che sia inutile ipotizzare nuovi insediamenti in tal senso nel nostro Paese perché già oggi disponiamo di superfici tali da poterci consentire di essere maggiormente competitivi. Ritengo che sarebbe estremamente utile sviluppare un piano d'azione legato alla valorizzazione dell'intermodalità in alcune aree di riferimento (Nord-Est, Nord-Ovest, Puglia e

Campania) con politiche incentivanti finalizzate a premiare nuovo traffico ferroviario e nuovi collegamenti. L'incentivo dovrebbe supportare la sola fase di start up del progetto che dovrà poi riuscire a stare sul mercato anche senza aiuti economici..

Si tratta di un sistema incentivante diverso dal ferro bonus. Il ferro bonus ha coperto uno spazio di mercato e un'esigenza contingente. Ora però è necessario cambiare.

Auspica un provvedimento rivolto alle imprese che usufruiscono del servizio ferroviario o alle imprese ferroviarie?

L'incentivo può essere rivolto a entrambi, ma di certo non può essere il surrogato di altri provvedimenti per finanziare l'impresa ferroviaria fine a sé stessa. Deve essere un'operazione finalizzata a supportare lo sviluppo di nuovo traffico. Ad esempio, se in base ad un'analisi di mercato stabilisco che dal punto A al punto B c'è una determinata domanda e un determinato fabbisogno, lo soddisfo e posso raggiungere determinati risultati. A raggiungimento di un livello di caricamento del treno e di una certa frequenza settimanale, posso stabilire che quel collegamento è in grado di stare sul mercato a prezzi competitivi. A quel punto chi fa la domanda e chi gestisce tutta l'operazione può essere l'MTO (Multimodal Transport Operator), il committente, l'impresa ferroviaria o un altro soggetto.

L'esperienza dell'Emilia Romagna ha dimostrato che i risultati si possono ottenere. Questa regione 4 anni fa ha stanziato 3 milioni di euro all'anno per un periodo di 3 anni per un progetto che prevedeva il finanziamento di nuovo traffico ferroviario con origine o destinazione della merce in Emilia Romagna, e il passaggio per porti o interporti. Il contributo era dato in termini di Tonnellate/km prendendo in riferimento la distanza media di 100 km (si finanzia al massimo una tratta di 100 Km che è la lunghezza di uno spostamento regionale). Il finanziamento triennale era a scalare. Chi vi accedeva doveva garantire, per almeno 5 anni, il servizio alle condizioni prestabilite. C'erano scale di priorità per l'erogazione dei fondi, a seconda degli interlocutori che chiedevano il finanziamento. L'operazione ha dato buoni risultati: ha dimostrato come la quantità di merce trasportabile su ferrovia esiste, anche oggi che gli incentivi non ci sono.

Il Piano della Logistica, una volta formato il nuovo Governo, può ancora costituire un elemento fondamentale della programmazione per lo sviluppo della logistica nel nostro Paese?

Il Piano della Logistica è un'analisi puntuale; l'unica cosa che mi aspetto è di non dover iniziare da capo; abbiamo già studiato abbastanza, adesso è il momento di fare delle scelte. In quel Piano ma in generale in tutto il lavoro prodotto in questi anni ci sono tutte le indicazioni. Se si vuole cominciare a fare cose concrete, è abbastanza chiaro da dove e come partire.

Come bisogna ri-partire secondo UIR?

In primis bisogna mettere insieme i due progetti di riforma (anche facendo un progetto unico integrato), portando avanti un'azione congiunta sulle politiche industriali nel settore dei trasporti e della logistica. Un messaggio al mondo del manifatturiero: riappropriatevi della gestione del processo, tornate ad essere protagonisti di questo, fate crescere la domanda interna di servizi logistici in modo tale da poter far crescere anche l'offerta da parte degli operatori; facciamo sì che quella parte di PIL resti nel nostro Paese, agendo in maniera diretta sul tema dell'intermodalità.

Parliamo più specificamente di interporti. Occorre puntare su tutti gli interporti che esistono oppure ne basterebbero solo la metà o forse anche un terzo?

Nel progetto di riforma UIR aveva indicato una serie di soglie più o meno alte grazie alle quali si rendeva evidente chi aveva le caratteristiche per essere parte della rete nazionale. Ci sono interporti che non sono ancora operativi e che secondo me non hanno ragione di partire. Anche qui la politica dovrebbe avere il coraggio di stabilire quelle realtà dove non c'è probabilmente una reale esigenza di mercato altrimenti strutture di questo tipo sarebbero già nate, di fare delle scelte e di fermare gli investimenti.

Bisogna pensare che scelte fatte venti anni fa possono essere messe in discussione; non è detto che sia ancora adeguato al contesto attuale ciò che si è pianificato anche solo tre anni fa.

In più, è fondamentale per un interporto non aspettare che arrivi la merce ma andare a cercarla sul mercato, agire, capire quali sono i collegamenti, le attività e le alleanze che bisogna costruire. Una volta fatto ciò ci potranno essere le condizioni perché un interporto faccia parte della rete, svolgendo magari anche la funzione di alimentatore di un altro interporto e di integratore fra territori.

Ritiene che possa essere una soluzione alle criticità del settore un'Authority dei trasporti?

È una condizione necessaria e indispensabile ma non per risolvere i problemi politici. L'Authority non dovrebbe avere la funzione di fare delle scelte di carattere politico; essa dovrebbe garantire che tali scelte siano coerenti con i processi di liberalizzazione, di apertura del mercato, vigilando sul funzionamento del settore e verificando che i risultati attesi siano raggiunti.

All'Italia spetteranno 30 miliardi nell'ambito delle nuove politiche di coesione per il periodo 2014-2020. Cosa suggerisce UIR a tale proposito?

Se si guarda a progetti in cui si tiene insieme portualità, retroportualità e interportualità, alla possibilità di rilanciare verso il Nord e dal Nord verso il Sud i traffici, qualcosa di concreto si potrà fare.

Parliamo di porti. I porti italiani negli anni passati hanno perso terreno a favore dei porti del Nord Africa. Poi con la primavera araba nel 2012 c'è stato un sostanziale recupero dei volumi movimentati dai nostri scali. Quale strategia può rafforzare l'economia del nostro sistema portuale così da trarre un giovamento per l'economia in generale?

L'integrazione piena fra i porti e gli interporti, fra la portualità e la retroportualità, e dunque la presenza di sistemi logistici integrati è la condizione essenziale per presentarci alla sfida con i porti del Nord Europa e per catturare pezzi di traffico. Non bisogna pensare che l'unico problema sia il numero delle autorità portuali, o la necessità dei dragaggi, anche lo sportello unico doganale ad esempio è una priorità. E' un problema se un container resta in un porto in Italia per un certo numero di giorni mentre in uno scalo del Nord Europa ci sosta la metà del tempo. Dobbiamo rimuovere i colli di bottiglia che contribuiscono a creare le criticità all'interno del sistema.

Investimenti infrastrutturali e carenza di risorse pubbliche. Una strada possibile è la partnership con i privati?

Molte delle società aderenti a UIR sono private e quindi non abbiamo nessun tipo di problema da questo punto di vista. In questo momento la nostra priorità non sono le grandi opere ma i microinterventi, per costruire un'intermodalità senza colli di bottiglia, che oggi ostacolano il fluire delle merci da porti e interporti.

NEWS DAL MONDO PORTUALE

Assoporti, Federagenti e Fedespedi a Roma per “Il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese”

L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), l'Associazione nazionale degli agenti marittimi (Federagenti) e l'Associazione nazionale degli spedizionieri (Fedespedi) hanno organizzato a Roma il 18 giugno 2013 un convegno per avanzare una proposta unitaria per il rilancio del sistema portuale italiano.

Rimarcando come portualità e logistica possano essere volano per crescita economica, occupazione e competitività del Paese, il **presidente di Fedespedi, Piero Lazzeri**, ha ribadito la necessità di decise azioni di semplificazione normativa e burocratica nelle procedure di import ed export delle merci per ridurre lo spread crescente fra la capacità competitiva del settore nazionale e quella dei partner europei.

Secondo il **presidente di Federagenti, Michele Pappalardo**, è necessario far comprendere all'opinione pubblica l'utilità e il ruolo strategico del comparto marittimo perché senza i porti e senza le navi l'Italia perde opportunità di rilancio e di ripresa economica.

Anche per **Luigi Merlo, presidente di Assoporti**, è necessario «contaminare il Paese sulle priorità logistiche» e ha quindi proposto di trasferire alle Autorità Portuali il demanio per patrimonializzarlo a vantaggio delle stesse Autorità Portuali così come già avvenuto nei porti francesi.

Assoporti a Monaco di Baviera per il Transport& Logistic auspica una nuova politica integrata per lo sviluppo del sistema portuale italiano

Dal 4 al 7 giugno 2013 a Monaco di Baviera, si è tenuta la fiera **Transport & Logistic**, la più grande al mondo del settore trasporti e logistica, durante la quale si è svolto un forum italo-tedesco in cui i rappresentanti di entrambi i Paesi si sono confrontati sulla portualità e la logistica.

Il Forum, organizzato dalla Camera di Commercio italo-tedesca, è stato aperto con i saluti del Console Generale d'Italia Filippo Scammacca del Murgo e di alcuni rappresentanti della Camera e della Fiera.

Al panel dedicato agli “Investimenti nei principali poli logistici all'interno dei corridoi e possibili partnership italo-tedesche” hanno preso parte, tra gli altri, il **Presidente di Assoporti, Luigi Merlo**, il **Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Venezia Claudia Marcolin**, il **Presidente di Ligurian Ports Lorenzo Forcieri** e il **Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto Sergio Prete**.

Merlo nel suo “Impulse statement”, ha sottolineato la necessità di procedere ad un profondo cambiamento della politica portuale italiana per far sì che si possa costruire un rapporto solido tra i due Paesi, attraverso una modifica dei vecchi schemi, partendo da un comune indirizzo dell'Unione Europea e passando dai rispettivi Governi nazionali.

Dal canto suo, Forcieri, oltre a condividere le parole del Presidente di Assoporti, ha sottolineato come le risorse siano limitate, per cui i fondi disponibili devono essere destinati a interventi essenziali, come i dragaggi e le opere di grande infrastrutturazione, mentre le banchine dovrebbero essere realizzate con l'intervento dei privati. Soltanto così e con l'effettiva autonomia finanziaria si potrà rilanciare il sistema portuale, come traino per la ripresa del Paese.

Infine, Prete, concordando la linea espressa da Merlo, ha posto l'accento sulla necessità di colmare le differenze con i sistemi portuali del Nord Europa non solo sotto il profilo infrastrutturale, ma anche attraverso una significativa modifica della normativa portuale italiana ed una maggiore efficienza dell'intermodalità e della logistica. L'Italia infatti è nella posizione di poter svolgere un ruolo chiave quale piattaforma tra il Mediterraneo e il mercato dell'Unione, ponendosi quale attore privilegiato nei confronti dei nuovi mercati in via di sviluppo (Nord Africa e Balcani).

A conclusione del Forum, è stato ribadito dallo stesso Merlo quanto sia importante procedere ad un cambiamento della politica dei porti con una regia unica che tenga conto delle reali potenzialità degli scali italiani nonché delle necessità del mercato, migliorando la filiera logistica complessiva.

Nasce al Ministero dei Trasporti il tavolo permanente sulla portualità

Un tavolo permanente ufficiale e codificato con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed Assoporti, per affrontare le urgenze più pressanti, a cominciare dalla riforma della riforma che si è bloccata con il precedente governo all'OK in Senato. È questa la linea concordata nel maggio 2013 con il Ministro Lupi.

Assoporti propone una nuova Governance delle Autorità Portuali, proiettate verso una regia interregionale della logistica

In una lettera indirizzata al Presidente della Repubblica lo scorso marzo, Luigi Merlo, nella sua funzione di Presidente di Assoporti, rilancia la centralità strategica dei porti con due documenti che ipotizzano il riconoscimento di una funzione guida dell'intero sistema di logistica e mobilità. Alla base delle proposte ci sono i numeri relativi al contributo della portualità al Pil nazionale. Per i servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie, si stima un valore della produzione per oltre € 6.500 milioni e quasi 32.000 occupati diretti: il sistema delle Autorità Portuali, secondo gli ultimi studi, genera, avvalendosi di soli 1280 occupati, un valore della produzione superiore ad un miliardo di euro con un effetto moltiplicatore di circa 4,7; nuove spese e investimenti per 100 euro da parte delle Autorità Portuali, generano cioè oltre 470 euro nel circuito economico complessivo.

E – secondo i documenti inviati da Assoporti al Presidente Napolitano – da un lato, vanno implementate le priorità delle Autorità Portuali, dall'altro, va messo a punto un piano strategico di sviluppo dell'intero sistema logistico che sia impernato sulla portualità che deve essere agganciata in modo razionale alla logica europea in materia di reti Ten.

Assoporti chiede al governo il riconoscimento di quell'autonomia gestionale e finanziaria, che rappresentano condizioni indispensabili per operare.

Ma Assoporti lancia anche una nuova visione strategica dell'Autorità Portuale soggetto logistico di area (sino a diventare Autorità Portuale a competenze regionali) coprotagonista delle politiche di assetto del territorio, che abbia il coordinamento effettivo dei diversi soggetti, che possa attuare praticamente un'integrazione fra porti ed interporti; contribuire alla pianificazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali nei porti e per le connessioni tra i porti, le direttrici stradali e ferroviarie, i nodi logistici interni; determinare e graduare i costi corrispondenti all'utilizzo dell'infrastruttura ed altri costi; il che presuppone un'immediata riflessione sul modello di governance delle Autorità Portuali e sulla necessità di fare delle Autorità Portuali soggetti logistici di area nell'ambito delle politiche di assetto del territorio. Ciò anche nell'ottica della nuova visione di rete Ten.

È proprio da questo ruolo che discende l'obbligatorietà di un'autosufficienza economica della struttura di Autorità Portuale favorendo logiche di razionalizzazione e aggregazione sino alla realizzazione di Autorità Portuali con compiti di amministrazione della portualità regionale.

Dando per scontato che la "mano pubblica" è, e continuerà ad essere, il principale investitore nel settore delle infrastrutture di trasporto, il Presidente di Assoporti chiede di concentrare le risorse sui grandi investimenti già progettuamente e finanziariamente definiti, quindi cantierabili in tempi brevi; supportati da solide analisi costi/benefici nonché sui progetti di miglioramento/ adeguamento/manutenzione innovativa, che facilitino e consolidino flussi attuali. La scelta di selezione dovrà essere compiuta anche in funzione delle priorità condivise con attori delle politiche del territorio e delle grandi infrastrutture che non sono propriamente portuali (Regioni, RFI, ANAS, Autostrade).

Secondo Assoporti anche il tema dell'adeguamento del livello di autonomia finanziaria per la crescita deve essere affrontato da un'ottica differente che prenda in considerazione formule innovative di finanziamento parametrato sui traffici, come quella spagnola delle tasse in abbonamento.

Il trasporto marittimo per il rilancio del Paese e del Friuli Venezia Giulia

L'importanza delle infrastrutture portuali e del settore marittimo italiano e del Friuli Venezia Giulia ed il forte legame tra il suo sviluppo e la crescita dell'economia della regione sono il tema del convegno svoltosi il 9 maggio Trieste, nella prestigiosa Sala Tessitori della Regione Friuli Venezia Giulia, su iniziativa dell'ISTIEE, l'Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea di Trieste e di SRM.

Il convegno, aperto da Giacomo Borruso, presidente dell'ISTIEE di Trieste che ha poi parlato de "Il porto di Trieste: scenari economici e prospettive", e da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, ha visto tra i discussant: Sebastjan Sik, direttore Relazioni Esterne del Porto di Koper, Giancarlo Miranda, direttore generale di Banca Koper (Gruppo Intesa Sanpaolo), Romeo Danielis, presidente della Società Italiana dei Trasporti e della Logistica, Daniele Marini, dell'Università di Padova e direttore scientifico della Fondazione Nord Est, Danilo Stevanato, AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) Trieste, Vittorio Alberto Torbianelli, docente di Economia dei Trasporti Marittimi, Università di Trieste. Le conclusioni sono state di Renzo Simonato, direttore generale della Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia (Gruppo Intesa Sanpaolo).

Nel corso del convegno Alessandro Panaro, responsabile infrastrutture di SRM, ha presentato la ricerca su **"Trasporto marittimo e Sviluppo economico. Scenari Internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita"**. Il lavoro, svolto in collaborazione con l'ISTIEE, approfondisce gli aspetti economici e strategici del comparto in Italia, dimostrando la funzione driver svolta dal trasporto marittimo per la nostra economia, in quanto volano di internazionalizzazione, innovazione, investimenti in infrastrutture, nonché di occupazione e crescita del PIL.

La ricerca di SRM presenta dati e statistiche sul traffico, sulla numerosità della flotta, sulle aree di sviluppo del settore e sui punti di forza e debolezza del trasporto marittimo, non trascurando aspetti connessi alla presenza di forti, insidiosi, *competitor* esteri sia in ambito armatoriale, sia logistico-portuale. In particolare, si focalizza sul "peso commerciale" dell'Italia nel bacino del Mediterraneo e i traffici marittimi da e per l'area Med, con l'indicazione dell'intensità degli scambi e dei principali partner interessati, tra cui spiccano Turchia, Libia, Tunisia ed Egitto. Il report evidenzia come non manchino punte di eccellenza, quali il cluster marittimo campano e le realtà portuali di Genova e Trieste, tre "motori" della nostra economia del mare e come il settore, nonostante la crisi, abbia continuato ad investire e innovare. Lo *shipping*, nello specifico, ha continuato a contribuire all'internazionalizzazione del nostro sistema manifatturiero.

Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM: *«Per superare la crisi è necessario investire nei settori in cui la nostra economia ha un know-how consolidato e storico come il comparto marittimo, inteso come una filiera che parte dalla logistica portuale e arriva fino allo shipping, generando un significativo impatto economico ed effetto moltiplicativo. Al centro di questa economia ci sono i porti che vanno visti non solo come infrastruttura ma come vero e proprio luogo di interessi geopolitici, la cui efficienza e produttività può influire sulle scelte di investimento delle imprese e la loro competitività, sui flussi turistici, sulle strategie infrastrutturali del territorio. Lo studio, realizzato in italiano e inglese, ha questa impostazione e vuole costituire uno strumento di analisi ma anche offrire una serie di spunti di riflessione per il rilancio di un comparto fondamentale per il nostro Paese».*

Renzo Simonato, Direttore Generale della Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia: *«Il porto di Trieste rappresenta una grande ricchezza per il Friuli Venezia Giulia e una finestra sul mondo che deve combinarsi con altri importanti fattori strategici quali la capacità innovativa e di marketing, l'eccellenza organizzativa e l'internazionalizzazione. Da questo punto di vista le imprese friulane che già ora sono sui mercati esteri presentano elementi di maggior competitività rispetto a chi finora si è basato solo sul mercato interno, spesso anche grazie a dimensioni più elevate. Crescere all'estero, soprattutto per le imprese più piccole, è un passaggio complesso che deve essere preparato e sostenuto con cura. Il ruolo della Cassa è quello di stare al fianco delle imprese per valutare come aumentare la propria competitività attraverso il rafforzamento dimensionale, con consorzi, reti di imprese o processi di aggregazione e la crescita su nuovi mercati».*

Giancarlo Miranda, Direttore Generale di Banca Koper: *«Il trasporto marittimo è un settore chiave nello sviluppo economico sloveno, essendo un anello fondamentale della catena di infrastrutture del paese ed un aggregatore di imprese della logistica. Svolge inoltre un ruolo primario nel processo di internazionalizzazione delle aziende. Per questo motivo, Banca Koper offre il proprio supporto finanziario e consulenziale agli operatori portuali e marittimi sloveni affiancandoli nei loro progetti d'investimento».*

XIII Convention Nazionale The International Propeller Clubs - Napoli 24 Maggio 2013
organizza da The Propeller Club - Port of Naples

Si è aperta il 24 maggio a Castel dell'Ovo la Conferenza internazionale **“Unity in diversity: the future cultural and economic bridge on the Mediterranean. Key issues: Maritime Traffics, Ports and Education”**, organizzata dall'International Propeller Port Club in occasione della sua XIII Convention.

L'evento, organizzato in collaborazione con Federazione del Mare, è patrocinato da Regione Campania, Comune di Napoli e Camera di Commercio ed è inserito nel programma ufficiale della Giornata Europea del Mare 2013.

Umberto Masucci, Presidente Nazionale dell'International Propeller Clubs, ha così presentato la giornata: *«Abbiamo scelto un tema che vuole unire le aree geografiche e le generazioni e inserito relatori giovani a fianco di personaggi di spicco del settore. Quest'anno l'onore di ospitare la Convention, che si tiene ogni due anni, è toccato a Napoli ed il Propeller napoletano l'ha trasformata in un grande evento internazionale. Nel corso della giornata – conclude Masucci – abbiamo avuto anche, divisi tra mattina e pomeriggio, quattro brevi spunti di Presidenti di Propeller Clubs locali (Mariano Maresca di Genova, Riccardo Fuochi di Milano, Simone Bassi di Ravenna e Renato Coroneo di Palermo) a testimonianza del radicamento territoriale del Propeller e delle idee che emergono dai nostri dibattiti».*

In apertura dell'evento è stata presentata da **Alessandro Panaro, Responsabile Infrastrutture SRM**, un' interessante ricerca sul Mediterraneo. *«La ricerca che presentiamo oggi – afferma Panaro – vuole essere un utile strumento conoscitivo e di supporto strategico agli operatori del settore marittimo, asset primario per il nostro Paese. L'impostazione dello studio è quella di osservare le realtà portuali non solo come infrastrutture, ma come strumento al servizio delle imprese e delle loro relazioni commerciali, nonché come “polo” di attrazione di investimenti pubblici e privati, non solo logistici. I dati forniscono tre messaggi su tutti. Il forte grado di internazionalizzazione dei nostri porti, atteso che il 63% del traffico è relativo alla navigazione internazionale, e quindi la necessità di investire su di essi per avere strutture sempre più efficienti e moderne di fronte ai crescenti mutamenti dell'economia mondiale. Il comportamento sempre più temibile dei nostri competitor nell'ambito del bacino del Mediterraneo: tra il 2005 e il 2012 i porti hub della sponda Sud del bacino hanno incrementato la propria quota nel mercato dei container dal 18% al 27%. L'esistenza di nuovi orizzonti e di nuovi mercati ad alto potenziale, quali quelli dell'area MED Nordafricana e della Turchia: l'interscambio dell'Italia verso questi Paesi ammonta già a 65,7 miliardi di euro e, di questi, oltre il 70% (pari a 47,4 miliardi di euro) è realizzato con il trasporto marittimo».*

«Come si nota bene dalla ricerca SRM, anche nel Mediterraneo le attività marittime hanno un ruolo trainante» ha dichiarato **Paolo d'Amico, Presidente della Federazione del Mare**. *«In un simile scenario, mi preme sottolineare l'importanza dei cluster. In quello italiano è profonda da sempre la consapevolezza delle correlazioni che esistono, da un lato, tra le attività sviluppate da soggetti economici (armatori, cantieri, agenti, terminalisti, ecc.) e quelle invece che fanno capo ad organismi che hanno ruoli amministrativi o di vigilanza (marina militare, guardia costiera, autorità portuali); dall'altro, tra tutti questi attori del cluster marittimo ed i soggetti esterni che influiscono trasversalmente sul funzionamento del cluster stesso (settori bancario, assicurativo, ecc.). Altrettanto importante è favorire l'integrazione delle attività marittime a livello regionale. Una simile integrazione può avere una connotazione produttiva o tecnologica, ma comunque coinvolge una pluralità di attori: aziende industriali capofila con il loro indotto, istituti di ricerca, università, enti di formazione, istituti finanziatori. I cluster così formati operano per la diffusione di cultura e formazione marittima mirata, garantendo una migliore risposta del mercato locale del lavoro, promuovono l'innovazione e di conseguenza fungono da incubatori per nuove iniziative industriali o per lo sviluppo di quelle esistenti. Nello stesso tempo, si fanno promotori presso le istituzioni di un sistema di regole (ad esempio, in materia di finanza agevolata o in campo fiscale) coerente con il carattere delle attività marittime. L'Italia, che è l'attore più forte dell'area mediterranea sotto il profilo economico e finanziario, può svolgervi un ruolo di leader ed esportare la propria esperienza in campo marittimo negli altri paesi costieri. I punti di forza di un cluster marittimo consistono nella capacità di elaborare una visione integrata delle esigenze del settore e creare sinergia; in relazione a ciò, rappresentare una interlocuzione credibile presso le istituzioni nazionali e dell'Unione europea. Per definizione, tutto ciò che riguarda il mondo*

marittimo trascende i confini politici dei vari paesi e gli interessi delle singole parti: in linea con questa peculiarità, la promozione di una rete di cluster nel Mediterraneo può contribuire a valorizzare il potenziale di crescita dei paesi dell'area, facendo leva sulla risorsa comune che è appunto questo mare, una risorsa su cui costruire concretamente una volontà comune».

Portualità e trasporti marittimi elementi chiave per lo sviluppo della Sardegna

L'importanza del settore marittimo della Sardegna ed il forte legame tra il suo sviluppo e la crescita dell'economia della Sardegna è stato il tema del convegno svoltosi il 18 aprile a Cagliari, su iniziativa dell'Autorità Portuale della città e Banca di Credito Sardo. A discuterne dopo il saluto introduttivo di Giorgio Mazzella, Presidente di Banca di Credito Sardo, Massimo Deandreis, direttore generale di SRM (Studi e Ricerche Mezzogiorno), Pierluigi Monceri, Direttore Generale di Banca di Credito Sardo, Piergiorgio Massida, Presidente Autorità Portuale Cagliari, Paolo Piro, Presidente Autorità Portuale Nord Sardegna e Luigi Merlo, Presidente AssoPorti. Le conclusioni sono state di Alberto Scanu, Presidente Regionale Confindustria Sardegna.

Nella relazione introduttiva, **Massimo Deandreis** ha presentato il report di SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) dal titolo **“Trasporto marittimo e Sviluppo economico. Scenari Internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita”**. Lo studio analizza e approfondisce gli aspetti economici e strategici del comparto in Italia evidenziando la funzione driver svolta dal trasporto marittimo per la nostra economia, in quanto volano di internazionalizzazione, innovazione, investimenti in infrastrutture, nonché di occupazione e crescita del PIL. Il report presenta infatti dati e statistiche sul traffico, sulla numerosità della flotta, sulle aree di sviluppo del settore e sui punti di forza e debolezza del trasporto marittimo, non trascurando aspetti connessi alla presenza di forti, insidiosi, *competitor* esteri sia in ambito armatoriale, sia logistico-portuale. In particolare, l'analisi di SRM ha sottolineato il “peso commerciale” dell'Italia nel bacino del Mediterraneo e i traffici marittimi da e per l'area Med, con l'indicazione dell'intensità degli scambi e dei principali partner interessati, tra cui spiccano Turchia, Tunisia ed Egitto.

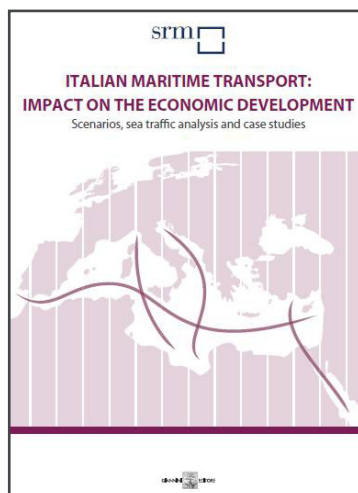
Piergiorgio Massida, Presidente Autorità Portuale Cagliari: *«I numeri della puntualità sarda dimostrano che attraverso i porti la nostra terra può crescere. Lo sviluppo infrastrutturale di questi anni e la posizione della Sardegna, naturale piattaforma logistica al centro del Mediterraneo Occidentale, son i punti di forza per un settore da cui si può ripartire per creare ricchezza e posti di lavoro».*

Giorgio Mazzella, Presidente Banca di Credito Sardo: *«I numeri dell'interscambio commerciale via mare della Sardegna e quello dei crocieristi sbarcati nel 2012 nell'isola segnalano, da un lato la valenza internazionale del Trasporto Marittimo e dall'altro la necessità di puntare su di esso per rilanciare l'economia. Occorre quindi l'impegno di tutti per superare quanto ostacola la crescita del settore e soprattutto è necessario garantire certezza sui fondi a disposizione per lo sviluppo delle infrastrutture e un'adeguata pianificazione per tutto il sistema marittimo».*

Pierluigi Monceri, Direttore Generale Banca di Credito Sardo: *«Per far ripartire l'economia dell'isola bisogna investire su quelle che sono le eccellenze del territorio. Tra queste certamente il porto di Cagliari e il trasporto marittimo che costituiscono linfa preziosa per la città e volano di sviluppo per le altre attività dell'isola in quanto occasione di internazionalizzazione, innovazione, investimenti in infrastrutture, nonché di occupazione e crescita del PIL».*

ITALIAN MARITIME TRANSPORT: IMPACT ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT

Scenarios, sea traffic analysis and case studies



La ricerca presenta dati e statistiche sul traffico, sulla numerosità della flotta, sulle aree di sviluppo del settore e sui punti di forza e debolezza del trasporto marittimo, non trascurando aspetti connessi alla presenza di forti, insidiosi, competitor esteri sia in ambito armatoriale, sia logistico-portuale. In particolare, si focalizza sul “peso commerciale” dell’Italia nel bacino del Mediterraneo e i traffici marittimi da e per l’area Med, con l’indicazione dell’intensità degli scambi e dei principali partner interessati, tra cui spiccano Turchia, Libia, Tunisia ed Egitto. Il report evidenzia come non manchino punte di eccellenza, quali il cluster marittimo campano e le realtà portuali di Genova e Trieste, tre “motori” della nostra economia del mare.

Disponibile in formato cartaceo o PDF
Lingua inglese
Euro 35,00

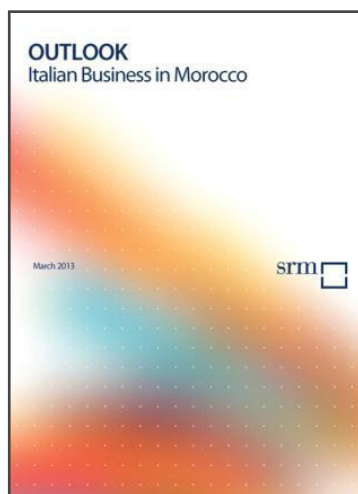
OUTLOOK: ITALIAN BUSINESS IN TURKEY



Questo report è il primo dei lavori realizzati dall’Osservatorio Mediterraneo di SRM (www.srm-med.com) nell’ambito del “Progetto Business”, un programma pluriennale di analisi che ha l’obiettivo di quantificare il valore della presenza imprenditoriale italiana all’interno dei Paesi extra Unione Europea che si affacciano sul Mediterraneo. SRM ha stimato il valore della presenza del business italiano in Turchia, con un confronto con la Germania, primo partner commerciale del Paese, con una lunga storia di relazioni culturali ed economiche con la Turchia.

Disponibile in PDF
Lingua inglese e italiana
Euro 185,00

OUTLOOK: ITALIAN BUSINESS IN MOROCCO



Il report sul Marocco è il secondo lavoro realizzato dall’Osservatorio Mediterraneo di SRM (www.srm-med.com) nell’ambito del “progetto business”, un programma pluriennale di analisi con l’obiettivo di quantificare il valore della presenza imprenditoriale italiana all’interno dei Paesi extra Unione Europea che si affacciano sul Mediterraneo. All’analisi del business italiano nei paesi oggetto di attenzione, con la stima del suo valore monetario, si affianca l’analisi della presenza imprenditoriale di altri Paesi occidentali che vantano relazioni di affari consolidate con ciascun Paese preso in esame, per un confronto utile ad ottenere risultati più accurati e, soprattutto, confrontabili; nel caso del Marocco, il confronto ha riguardato la Francia, primo partner commerciale del Paese.

Disponibile in PDF
Lingua inglese e italiana
Euro 185,00

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

