



19^e conférence de la Mer “MAREAMICO” 31 Octobre – 1 Novembre 2008 –
Session « **Portualité, trafic maritime et protection de l’environnement** »
Civitavecchia 31.10.2008.

Résumé de la relation du sénateur Francesco Nerli – Président de Assoporti

La Commission Européenne dans sa communication (COM (2007) 575) du 10.10.2007 sur la politique maritime intégrée et par « Le Livre Vert » daté de 2006 couvrant les mêmes sujets, affirme que les espaces maritimes et les côtes de l’Europe sont essentiels à son bien-être. Ceci est d’autant plus vrai que les ports permettent aux Systèmes-Pays de dégager un rôle d’envergure au sein de l’économie mondiale et de tirer profit du développement des échanges.

Il s’agit de considérations qui se rapportent à la situation italienne. Selon un rapport dressé récemment par Assoporti et CENSIS, les principaux escales maritimes nationaux, les activités qu’y sont menées, les sujets (les autorités) chargées de leur administration et les sujets économiques (les entreprises) qu’y travaillent – pour les activités de logistique maritime-portuaire et activités afférentes - contribuent remarquablement au PIB du Pays – plus que d’autres secteurs économiques italiens traditionnellement importants – et créent un nombre d’emplois remarquable.

C’est justement ce rapport qui indique que les ports italiens emploient 90.500 unités, avec un « chiffre d’affaires » général de 18 milliards d’euros.

Si l’on considère aussi la production des entreprises des constructions navales implantées en zones portuaires, l’on arrive respectivement à 105 mille emplois et presque 21 milliards d’euros de part de PIB.

Encore faut-il retenir que plus de 511 millions de tonnes de marchandises et plus de 48 millions de passagers embarqués et débarqués (en 2007) seulement dans les ports majeurs gérés par les Autorités Portuaires, ainsi que plus de 61% des importations et plus de 46% des exportations (valeurs sous-estimées en quantité) se rapportent à la voie maritime, donc passent par les ports.

Beaucoup plus important est le poids des échanges infra-méditerranéens que l’on peut attribuer aux ports italiens.

Au total, les marchandises débarquées et embarquées en Italie en provenance/en direction des ports des Pays Méditerranéens (et de la Mer Noire qui en est une importante ramification) en 2006 atteignaient déjà plus de 231 millions de tonnes au long des routes du trafic pétrolier et tramp, celui en direction des « ports régionaux » les plus importants, au long des routes de transbordement que s’irradient et convergent sur les grands hubs fonctionnant sur les fronts nord et sud, ainsi que le réseau des autres liaisons infra-méditerranéennes.

Ce réseau de « short sea shipping », que, il y a 5 ans se composait déjà de plus de 180 liaisons régulières, progressivement est devenu plus étroit et, de même, l’on prévoit un renforcement dans



l'avenir : pour l'accroissement des lignes et des fréquences, l'introduction en ligne de nouveaux navires, le renforcement des ports sur les différents fronts de la Méditerranée et dans la zone de la Mer Noire et le choix politique de l'UE (mais aussi d'Italie) de miser sur le développement des Autoroutes de la Mer « Projet stratégique de la Communauté Européenne ».

Un autre segment important et fort dynamique des échanges maritimes est celui des croisières. En moins de 15 ans, de 1995 à 2007, seulement dans les escales italiens principaux, sièges des A.P., le nombre de passagers embarqués, débarqués et en transit dans le domaine des croisières est passé d'1,1 millions environ à 7,5 millions. Quelques ports qui n'étaient pas concernés auparavant sont désormais au nombre des ports jouant cette fonction. En outre, le phénomène des croisières concerne maintenant des Pays de la Méditerranée qui n'étaient pas touchés auparavant (par ex. la Libye).

La prise de conscience par les ports quant à la valeur touristique de la mer et la perception de la nécessité de conjuguer le développement du trafic maritime et la protection de la mer représentent désormais un point de repère.

De ce point de vue, les ports italiens ont offert une contribution valable. Tout d'abord par le respect ponctuel, avec les ajustements opportuns aux spécificités et conditions particulières des ports, des différentes règles environnementales pour ceux qui exercent des activités en zones portuaires (per ex. au sujet des accidents importants, la gestion des déchets, l'évaluation de l'impact environnemental, de régénération, etc.). De la même façon, en mettant en œuvre des services efficaces de prévention et d'urgence à des fins environnementales (par ex. anti-pollution, dépollution, etc.).

Au-delà du respect des normes et des règles au sujet de l'environnement et sa protection, l'aide que les ports peuvent apporter, même sur une base volontaire, par des actions positives menées en tant qu'associations et/ou singulièrement est remarquable.

Quant aux meilleures pratiques dans le domaine environnemental, des différentes Autorités Portuaires les ont déjà mises en œuvre ou les ont planifiées au sein de leur processus décisionnel autonome. Pour simplifier, nous citons celles qui ont été indiquées dans le Rapport sur l'Economie de la Mer pour l'Environnement dressé à la fin de 2004 par le Rina au nom de la Fédération de la Mer.

Parmi ces pratiques nous rappelons la participation des Autorités Portuaires de Genova, Livorno, Venise, Trieste, Civitavecchia au projet EcoPorts, cofinancé par l'UE, pour harmoniser l'approche au management environnemental en Europe, promouvoir les échanges d'expériences et la mise en œuvre de bonnes pratiques (toujours sur une base volontaire) : la décision de l'A.P. de Naples de se doter d'un système de management environnemental conforme aux normes ISO 14001 ; la création de la part de l'A.P. de Ravenna d'un groupe de travail pour identifier les contenus techniques d'un accord volontaire relevant la limitation et la réduction des poussières produites par les marchandises en vrac ; le concours pour le projet d'amélioration environnementale de l'interface port – ville de



l'Autorité Portuaire de Marina di Carrara, de différents projets spécifiques de l'A.P. de Livorno, Genova et Venise.

Il faut aussi ajouter d'autres initiatives plus récentes menées par les A.P. susmentionnées et par d'autres autorités.

Pour conclure, l'on estime que la priorité attribuée aux politiques de mise en valeur de la fonction économique de la mer – et la centralité, au sein de ces politiques, d'actions visant sur le renforcement d'infrastructures portuaires, qui en constituent une condition requise, peuvent se conjuguer avec la protection du bien « mer », dans une logique de développement durable – même du point de vue économique et social – et non seulement de simple préservation au détriment du développement économique.

Sen. Francesco Nerli – Presidente Assoport

Ottobre 2008