

Lo studio di Srm (Studi e ricerche Mezzogiorno) su dati Assoportì-Autorità portuali

Retromarcia nei porti Ma a quelli meridionali resta il primato italiano

Nel Mezzogiorno si concentra il più elevato traffico di container
Nonostante nel 2011 si sia registrata una flessione del 10,7%

DI MICHELANGELO BORRILLO

C'è un Sud che primeggia sul Nord. È quello dei porti, così come emerge dall'analisi dei traffici nel 2011 elaborata da Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) su dati Assoportì e Autorità portuali. A livello nazionale l'andamento dei traffici è risultato sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente per le merci e in moderato calo (-2,1%) nel segmento del trasporto containerizzato che ha raggiunto i 9,6 milioni di teu. Con i dati a disposizione non è possibile realizzare un'analisi dettagliata dei singoli segmenti di traffico, ma comunque emerge che rispetto al 2010, a fronte di un aumento per le merci solide, nel 2011 si è registrato un calo per le merci liquide. I circa 46 milioni di passeggeri trasportati nei porti italiani, inoltre, evidenziano una lieve contrazione (-3%) sull'anno precedente, ma all'interno di questo segmento va segnalata l'importante crescita del traffico dei crocieristi che con circa 11,2 milioni ha fatto segnare un incremento del 19,5%.

In questo scenario emerge il primato del Sud. Per movimentazione di teu il Mezzogiorno, con circa 4,4 milioni, rimane infatti la macroarea

in cui si concentra il più elevato traffico di container nonostante una flessione del 10,7%, con Gioia Tauro che, pur se in calo del 18% rispetto al 2010, si conferma il principale hub italiano con circa 2,4 milioni di teu movimentati. Anche Cagliari (circa 603 mila) è in lieve contrazione rispetto all'anno precedente, mentre Taranto con 604.404 teu ha

mostrato una crescita del 4% rispetto al 2010. Oltre agli hub, gli altri porti del Mezzogiorno che presentano un traffico containerizzato significativo sono quello di Napoli che, con una movimentazione di circa 527 mila teu ha mostrato una lieve flessione (-1,48%) e Salerno che ha superato i 235 mila teu mostrando una performance analoga a quella dell'anno precedente. L'analisi al 2011 dei dati sul traffico dei teu mostra un mutamento della geografia

nazionale dei porti che realizzano la movimentazione dei container che, salvo Gioia Tauro, si sta spostando lungo l'arco alto tirrenico con un'interessante performance anche del versante adriatico per effetto dell'intensificarsi dei traffici con l'Europa dell'Est. Riguardo alle destinazioni dei container, l'analisi si basa sui dati resi disponibili dalle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Genova, i due principali scali italiani nel *transhipment*: mentre per lo scalo calabrese circa un terzo dei container/sono in arrivo o destinati verso il Mediterraneo occidentale, il Mediterraneo orientale, il Nord Africa, i Balcani, e il Mar Nero, per lo scalo ligure la quota dei teu imbarcati e sbarcati verso il Nord Africa e il Mediterraneo orientale è intorno al 12%.

Anche per il trasporto passeggeri

risulta maggiore la concentrazione nella macroarea Mezzogiorno che, nonostante una flessione del 4,2% rispetto al 2010, con più di 27,6 milioni di passeggeri trasportati accentra oltre la metà del traffico nazionale. I porti di Messina, Milazzo, Napoli e Olbia concentrano il 79% dei

passeggeri della macroarea. Seguono poi il Centro, che con circa 12,4 milioni di passeggeri mantiene un andamento sostanzialmente stabile sull'anno precedente; il Nord Ovest che nel 2011 ha registrato una flessione del 6% raggiungendo 4,5 milioni; infine il Nord Est, l'unica area che registra una performance positiva del comparto (+15%) con 2,5 milioni di passeggeri.

Quanto al traffico crocieristico, è risultato in aumento sull'anno precedente con variazioni importanti in tutte le macroree. L'incremento

del 27,2% rispetto al 2010 ha portato il Centro a diventare l'area con la maggiore concentrazione di crocieristi superando quota 3,7 milioni, con Civitavecchia che si conferma il principale porto italiano con un ulteriore aumento del 33% che gli ha consentito di raggiungere circa 2,6 milioni di passeggeri. Anche Livorno ha registrato una buona performance registrando un incremento del 19,5% e 983 mila crocieristi. Segue a breve distanza il Mezzogiorno che con circa 3,7 milioni di passeggeri ha registrato un aumento del 17,4%. Si segnala la buona performance di Napoli che ha consolidato la leadership nell'area e la terza posizione nel *ranking* nazionale segnando un aumento del 14% rispetto all'anno precedente e raggiungendo circa 1,3 milioni di crocieristi. Presenta un'analoga crescita an-

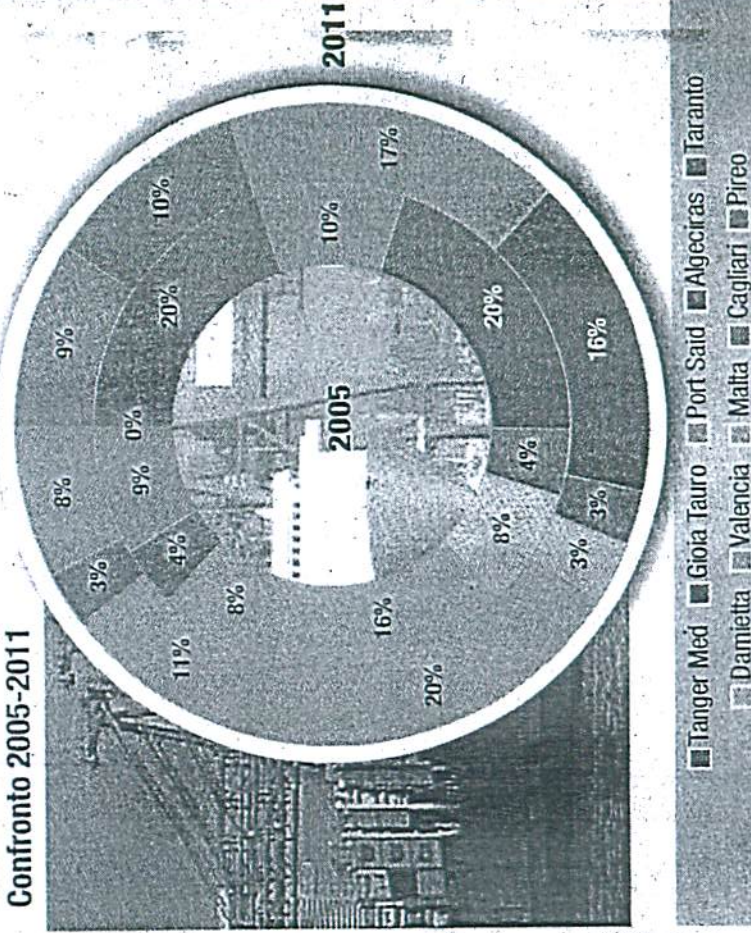


che il secondo porto dell'area, quello di Bari, che ha superato i 587 mila passeggeri. Segue poi Palermo che con oltre 567 mila crocieristi ha segnato nel 2011 un incremento del 44%; sempre in Sicilia si segnala l'incremento significativo di Messina, Milazzo (+34%) che ha superato i 500 mila passeggeri. A breve distanza l'una dall'altra seguono prima l'area Nord-Est con un +21% rispetto al 2010 e poi quella Nord-Ovest (+9%). La prima è trainata da Venezia, secondo porto crocieristico italiano, che con circa 1,8 milioni ha segnato un balzo dell'11,1% rispetto al 2010. Il traffico crocieristico del Nord Ovest si suddivide, invece, principalmente tra Savona (circa 950 mila) che è cresciuto del 21,5% e Genova (circa 800 mila) che ha registrato una flessione del 7,2%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tutti i numeri del «Mare nostrum»

Quote di mercato negli Hub del Mediterraneo Confronto 2005-2011



Fonte: elaborazione Snn su dati Autorità Portuali 2012

Traffico di Teu per macroarea Anni 2010-2011



Traffico di passeggeri per macroarea Anni 2010-2011



Traffico di crocieristi per macroarea Anni 2010-2011



 Le prospettive

Il Mar Mediterraneo torna al centro delle rotte mondiali

Nave che va nave che viene: da tempo non si assisteva a un così intenso traffico nel Mediterraneo, determinato — osservano gli analisti di Studi e ricerche per il Mezzogiorno, Srm — dalla riorganizzazione dell'industria del trasporto marittimo mondiale. E il *Mare Nostrum* se ne è avvantaggiato perché attraverso il canale di Suez possono passare carichi più grandi di quelli che transitano nel canale di Panama; perché i Paesi emergenti sono concentrati sulla sponda meridionale del Mediterraneo; e anche perché da un decennio la Ue spinge il trasporto marittimo di corto raggio (*short sea shipping*) e infatti il 62% del totale delle merci dell'Unione viaggiano via mare.

Chi si è avvantaggiato di tutto ciò? Certamente non i porti del Mezzogiorno italiano, bensì quelli di Marocco, Tunisia ed Egitto. Con Gioia Tauro (-33,5% tra il 2008 e il 2011, -19,2% tra il 2010 e il 2011) soffre anche lo scalo di Algeiras, ma la Spagna si compensa con le performance positive di Valencia che ha aumentato del 66% il volume delle movimentazioni. E questo trend non si ferma qui, perché i Paesi della sponda meridionale stanno investendo a rotta di collo: 8 miliardi per completare in 3 anni opere capaci di movimentare, secondo le stime, tra i circa 5 milioni di teu e i 10 milioni. Insomma sono

gli scali di Tangeri, Enfidha e Port Said quelli che fanno e faranno la parte del leone, anche perché riescono ad attrarre gli investitori con il basso costo del lavoro, regole ambientali meno restrittive, costi di gestione e fiscali più appetibili. Così, tra i primi dieci porti del Mediterraneo e del Mar Nero, che nel 2011 hanno movimentato oltre 26,7 milioni di teu, troviamo solo in sesta posizione quello di Gioia Tauro, che pure nel 2008 era secondo solo a Valencia.



Porto hub
Gioia Tauro

Da qui la necessità inderogabile del rilancio della portualità del Mezzogiorno, anche perché l'Italia è il primo partner commerciale del bacino e infatti l'interscambio dell'Italia con l'area Med lo scorso anno ha superato il 70%, concentrato soprattutto nell'area Southern Med (pari al 50,7%), e a seguire nell'area East Med (41%) e Adriatic Med (7,5). In termini assoluti si tratta di movimentazioni del valore di oltre 40 miliardi di euro. Infine, a sostegno di quanti sostengono che il futuro del Sud non può poggiare solo su agricoltura e turismo, ma è necessaria la presenza del manifatturiero, va segnalato che il 18% dell'interscambio via mare dell'Italia nel bacino riguarda i macchinari industriali.

ROSANNA LAMPUGNANI

© RIPRODUZIONE RISERVATA