

Il traffico container italiano sta abbandonando il Mezzogiorno

Pubblicata la newsletter "Porti e Mediterraneo" di Srm - Assoport

Il traffico container italiano, concentrato principalmente nel Mezzogiorno, si sta spostando lungo l'arco tirrenico, con un'interessante performance anche del versante adriatico per effetto dell'intensificarsi dei traffici con l'Europa dell'Est.

È una delle tendenze in atto nel Mediterraneo registrata nel nuovo numero di "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale pubblicata da Assoport e Srm-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, corredata dagli interventi dei presidenti delle Ap di Barcellona, Sixte Cambra, Genova, Luigi Merlo, Taranto, Sergio Prete.

Riferendosi ai dati del 2011 il paper sottolinea la leadership meridionale nella movimentazione di teu, circa 4,4 milioni, "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". In crescita la macroarea Nord Ovest (+2,6%), "con Genova e La Spezia che con un volume totale di traffico rispettivamente di 1,8 e 1,3 milioni di teu, si confermano secondo e terzo scalo nazionale in questo segmento", il Nord Est (+25%, dovuto alle performance positive di Trieste, 400 mila teu circa, e Venezia, 458 mila teu) e il Centro (+2,4%).

Risultati, che nel complesso registrano un decremento del 2,1%, influenzati anche dalla crescente concorrenza dei porti della sponda Sud del Mediterraneo.

"La situazione relativa agli hub del Mediterraneo - spiega il rapporto - è molto cambiata fra il 2005 ed il 2011, a sfavore soprattutto di Gioia Tauro e Algeciras, che hanno perso il 10% e il 4% della propria quota di mercato". Positivi invece i risultati per Port Said, Malta e Valencia che "nei sette anni analizzati hanno aumentato i volumi delle loro movimentazioni del 134%, del 79% e del 66%". Un successo, aggiunto alle performance degli scali del Nord Africa (con un incremento della quota di mercato dal 18% al 30%), giocato a discapito dei porti di transhipment della penisola che sono passati dal 28% al 16%.

"Questi ultimi, che dal punto di vista geografico ricoprono un vantaggio evidente, - è sottolineato nella ricerca - rischiano la marginalizzazione per i ritardi, rispetto ai competitors, in termini di raccordi ferroviari e servizi di logistica nelle aree retroportuali e per la presenza di un sistema costituito da porti diffusi e di piccola

dimensione non adeguati ad attrarre i flussi di merci in container”.

Una potenzialità che rischia di trasformarsi nella classica “occasione perduta” se si fa riferimento alla posizione di primo piano rivestita dall’Italia in Europa per ciò che concerne l’interscambio commerciale con l’*Area Med*, che avviene quasi esclusivamente via mare (40,6 miliardi di euro, oltre il 70%).

“La globalizzazione del mercato e i suoi effetti sul ciclo della merce - ha affermato a questo proposito Luigi Merlo - devono indurre un cambio di passo. Non possiamo continuare a ragionare in termini di singole realtà ma dobbiamo ragionare in termini di sistema, di piattaforma logistica. E’ un cambio di passo che chiediamo innanzitutto al Paese, al Governo, che non deve più pensare ai porti, alle aree retroportuali, all’infrastruttura ferroviaria come se fossero realtà separate, ma alla globalità del sistema logistico italiano, a ciascuno di questi elementi ma non singolarmente bensì in relazione gli uni con gli altri”.

Una maggiore attenzione al ruolo specifico delle Ap che devono essere messe nella condizione di “competere in posizione paritetica con gli altri enti portuali europei e consentire di poter stabilire rapporti di collaborazione diretta o, anche, competere ad armi pari senza vincoli di carattere burocratico, procedurale ed amministrativo che pongono i porti italiani in una inevitabile posizione discriminatoria” è stata chiesta da Sergio Prete.

“Se da un lato - ha sottolineato - si assiste al fenomeno tutto nuovo che vede importanti investimenti cinesi nel Continente Africano (da ultimo la realizzazione da parte di China Merchant International di un terminal container in Nigeria), dall’altro non è da escludersi il fatto che il Nord Africa possa diventare per gli Europei una valida alternativa alla Cina e non solo per la vicinanza geografica. Si potrebbe realisticamente prospettare la creazione di un bacino di produzione competitivo e qualitativamente differenziato con merce destinata sia ai mercati Comunitari che alle stesse regioni africane. Questo decentramento della produzione verso occidente riserverebbe al Mediterraneo un ruolo autonomo di “cuore della produzione” e via di accesso ai maggiori mercati di consumo, superando, o integrando, anche l’attuale posizione di crocevia tra produzione in Oriente e consumi in Occidente”.