

Bilanci Dopo quattro semestri in calo, il traffico merci segna una ripresa

Trasporti Motore riaccessso Ora la sfida sarà sul ferro E la Ue investe 26 miliardi

Quattro nuovi corridoi europei su nove passeranno dall'Italia
I player: meno burocrazia per non perdere il treno europeo

DI SIMONE FANTI

Trasporto merci con il motore al minimo, ma pur sempre acceso e in movimento. I dati relativi al primo semestre rilevati dal centro studi Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) mostrano i primi andamenti positivi dopo quattro semestri di contrazione continua. Timidi i segnali di ripresa del segmento dell'autotrasporto su gomma, sia per il comparto nazionale (+0,4%) sia per quello internazionale (+0,2%). Un dato, controverso, o se non altro, su cui riflettere: l'Aiscat, l'Associazione Italiana delle società concessionarie autostrade e trafori, segnala che il traffico autostradale è in continua caduta (-3,7% rispetto al primo semestre 2012), sensibilmente rallentata rispetto alla rilevazione precedente (-7,6%).

Razionalizzazione

Si potrebbe pensare, visto che l'ente fornisce dati sui viaggi e non sulle merci trasportate, che la crisi abbia portato a un processo di ottimizzazione dei carichi e una

riduzione dei viaggi a vuoto. In positivo anche i corrieri nazionali: +1,5% nelle consegne e +1,2% nel fatturato. «Dal nostro sondaggio interno su alcune grandi aziende sembra che sia tornata una parvenza di fiducia — spiega il presidente di Confetra, Nereo Marcucci —. I primi dati che stiamo raccogliendo sul terzo trimestre sembrano confermare i timidi segnali. I dati infatti sono sostanzialmente in linea con quelli del primo semestre del 2013».

Sul fronte delle spedizioni internazionali, si registrano segni positivi anche se di lieve entità (+0,8% sia in quelle stradali, che in quelle aeree).

Buona la performance del cargo aereo nazionale che chiude il semestre con un +0,5% (nel primo semestre 2012 il valore era -6,8%), grazie alle performance degli scali di Milano Malpensa +0,5%, Roma Fiumicino +0,5% e Bergamo-Orio al Serio +0,3%. Ma, anche e soprattutto, a

quelle degli scali più piccoli: Venezia (+11,4%) e di Bologna (+14,4%).

Confortante anche il risultato del comparto marittimo, ma solo nel trasporto container, +4,3%. Un dato favo-

rito dai buoni risultati di Gioia Tauro (Reggio Calabria) legati al momentaneo spostamento di traffico da Port Said (Egitto) a causa dei disordini politici del Paese.

«In estrema sintesi il nostro Paese mantiene le posizioni in termini di merci totali movimentate — spiega Massimo Deandreis, direttore generale di Srm (Centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo) —, ma stiamo perdendo colpi in termini di capacità competitiva, efficienza delle infrastrutture e tempistica delle procedure. E per capire l'impatto di questa considerazione occorre ricordare che un terzo delle merci da e per l'Italia viaggia via nave. Valore che sale a due terzi nel Mezzogiorno i cui porti movimentano il 46% del traffico container e dove sono localizzate oltre 2.700 imprese del settore marittimo».

Secondo la World Bank siamo al 24esimo posto nel ranking mondiale sulla competitività logistica. «E al di là del posizionamento nelle statistiche internazionali — prosegue Deandreis — resta il fatto che l'Italia è penalizzata da un costo della logistica più alto dell'11% rispetto alla media europea; tale divario crea un onere stimabile per le imprese di circa 12 miliardi di

euro l'anno».

Sui binari

Prosegue invece ancora in terreno negativo il trasporto su rotaia (-7,4%). «Gli investimenti ferroviari nel nostro Paese sono stati in questi anni concentrati sull'alta velocità che è un asset fondamentale per la mobilità delle persone — conclude Deandreis —. Vi sono stati alcuni operatori privati che hanno realizzato investimenti sul trasporto merci ferroviario ma anch'essi risentono delle carenze infrastrutturali e burocratiche italiane. Comunque un grande impulso per riportare il nostro sistema dei trasporti a livello europeo potrebbe arrivare dalla realizzazione delle grandi reti europee».

Il 17 ottobre scorso a Tallinn la Commissione europea ha presentato la nuova rete centrale unificata Ten-T che sarà costituita da nove corridoi infrastrutturali principali che formeranno le arterie dei trasporti nel mercato unico europeo, nel quale dal 2014 al 2020 l'Unione europea dovrebbe investire oltre 26 miliardi di euro. Quattro di questi corridoi che attiveranno investimenti ferroviari, stradali, aerei e marittimi, passeranno sul territorio italiano. E questa è la sfida da cogliere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sfida del gigantismo navale

I porti che, nell'area del Mediterraneo, competono con quelli italiani sono sempre più «aggressivi»: investono tanto e attraggono sempre più operatori logistici importanti. Sembrano essere più reattivi e capaci di rispondere alle esigenze del mercato, di un flusso di merci che ha spostato da Ovest a Est il suo baricentro: dalle Americhe ai Paesi asiatici. Un esempio di questa velocità nel venire incontro alle necessità del mercato è il nuovo terminal Tanger Med 2, in fase di realizzazione a Tangeri in Marocco, che potrà movimentare, una volta ultimato, verso la fine del 2015 8,5 milioni di container. In generale dal 2005 al 2012 i porti della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato container dal 18% al 27%. In testa a questa classifica Tanger Med e Port Said (Egitto).

«Ecco perché diventa sempre più urgente ammodernare, dragare i fondali e rendere le nostre infrastrutture in grado di "fare logistica" con servizi di sempre maggiore qualità che non si limitino al semplice smistamento di merci da un luogo all'altro», commenta Massimo Deandrea, direttore generale di Srm. Soprattutto se si vogliono conquistare fette di mercato provenienti dal Far East patria di un nuovo fenomeno marittimo: il «gigantismo navale». Ovvero, le nuove mega navi da 18 mila cassoni dei grandi carrier che attraversano il canale di Suez, ma non riescono ad arrivare nei porti italiani perché troppo grandi. «Inoltre, un container che viene aperto e lavorato genera un impatto economico di circa otto volte superiore a un container solo smistato», conclude De Andrea.

S. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

