

L'Italia protagonista nel Mediterraneo ma riforme e aiuti vanno al rallentatore

DA QUI TRANSITANO OGNI GIORNO MIGLIAIA DI NAVI CHE ATTRAVERSANO IL CANALE DI SUEZ. IL NOSTRO PAESE È RISULTATO IL PRIMO PARTNER COMMERCIALE DELL'AREA MA SERVONO 4 MILIARDI PER COLMARE I BUCHI

Vito de Ceglia

Genova

Nel complesso scenario dell'economia dei traffici marittimi, la ritrovata centralità del Mediterraneo è oggi fuori discussione. Da qui transitano ogni giorno migliaia di navi che attraversano il Canale di Suez scaricando nei porti della sponda Sud un «mare» di merce, buona parte della quale viaggia dentro contenitori. In questo contesto, l'Italia gioca un ruolo da protagonista considerando che il nostro Paese, anche nel 2012, è risultato il primo 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.

Ora, il quesito più ricorrente tra gli addetti ai lavori è se i porti italiani siano attrezzati ad accogliere l'enorme flusso di traffico in transito su questa area. Flusso che gli analisti prevedono possa crescere in modo consistente nei prossimi anni: in particolare, sulla rotta Far East-Europa. Quesito legittimo visto che, nonostante il Belpaese goda di un vantaggio geografico sui Paesi concorrenti, solo il 6,3% dei volumi che transitano per il Canale di Suez sbarca nei porti italiani. Non solo, molta di questa merce sceglie gli scali del Nord Europa, e non quelli nazionali, sebbene il transit time medio dall'Estremo Oriente sia di 20 giorni contro i 15 necessari per raggiungere uno dei nostri porti.

Complessivamente, si stima che i traffici destinati al mercato italiano, che passano attraverso i

porti del nordeuropei, ammontano a circa 2 milioni di teu. L'offensiva, però, non arriva solo dal Nord ma anche dal Sud, cioè «da quei porti hub come Tangeri e Port Said che hanno notevolmente incrementato la propria quota di mercato a discapito di alcuni scali italiani e del Mediterraneo europeo. Il dato deve farci riflettere sulla necessità di aumentare i nostri livelli di competitività anche per cogliere le opportunità che questi Paesi offrono alle nostre imprese», sottolinea **Massimo Deandreis**, direttore generale di Srm, istituto di studi e ricerca sul Mezzogiorno partecipato da **Intesa Sanpaolo**.

Limiti infrastrutturali, quelli dei porti italiani, che si traducono in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato. Tale disavanzo di competitività è frutto di un gap «strutturale» della logistica italiana stimabile in circa 4 miliardi di euro. L'Italia è oggi al 24° posto nel ranking mondiale per performance logistica sulla base del «Logistic 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 comportino 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. Un dato altrettanto negativo arriva da un'indagine di Confetra, secondo la quale in Italia il costo della logistica è più alto dell'11% rispetto alla media europea. Tale divario crea un onere per il sistema delle imprese stimabile in circa 12 miliardi di euro l'anno. Un altro aspetto da non sottovaluta-

re è l'evoluzione del naviglio, e l'impatto che questo fenomeno può avere sul nostro sistema portuale. Infatti, il mondo delle grandi compagnie di navigazione sta affrontando il tema della competitività e della riduzione dei costi, lanciando sul mercato vettori sempre più grandi per raddoppiare la capacità di carico a parità di consumi. Un segno inequivocabile dell'evoluzione dimensionale si può valutare analizzando i dati relativi agli ordini ai cantieri navali: Oggi il 48% degli ordini è per navi con capacità superiore ai 12.000 teu. A fine 2013 saranno oltre 250 le unità oltre quella portata e dal 10 di luglio entrerà in servizio la prima nave da 18.000 teu (Tripla E Maersk Maersk). Le prime 10 navi di questa serie saranno consegnate nel 2013-2014, per le seconde 10 è prevista la consegna entro il 2015», osserva **Cristoforo Canavese**, ex presidente dell'Authority di Savona e ora manager di Argo Finanziaria del gruppo Gavio, impegnato insieme ad Enel e Unicredit nella società Compagnia Porto di Civitavecchia per il rilancio delle attività sul porto di Roma. Di fronte a questo fenomeno di «gigantismo», il rischio per i porti italiani è di restare fuori dai giochi che contano. «Per evitare che questo accada — puntualizza Canavese — bisogna intervenire il prima possibile su tre aspetti: profondità dei fondali portuali di almeno 16,50 metri o fino a 18 metri; possibilità di una facile manovra per raggiungere



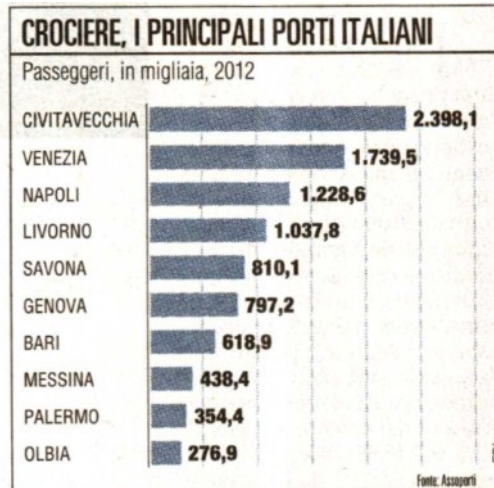
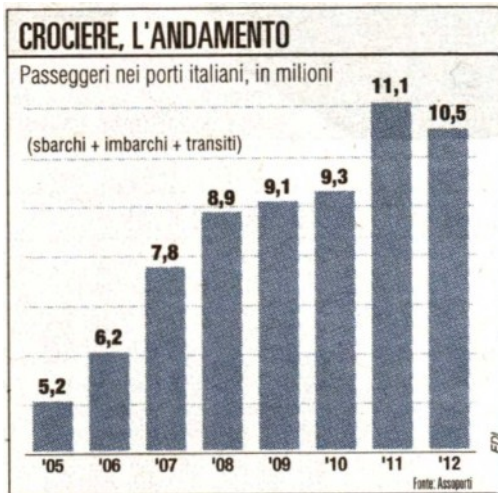
l'accosto e per uscire dal porto, è quindi necessario un «cerchio di evoluzione» almeno pari ad una volta e mezza la lunghezza nave (650 metri); strutture di banchina in grado di essere attrezzate con gru di ultima generazione che comportano carichi più che doppi rispetto a quelle oggi normalmente in uso».

In sostanza, il concetto di fondo è che la merce va dove ci sono strutture ricettive e snelle. «Le nostre non lo sono, visto che per controllare un contenitore in Italia intervengono in media 18 en-

ti», obietta Marco Simonetti, vice presidente della divisione Terminal Marittimi di Contship Italia (gruppo Eurokai), il più grande operatore italiano di terminal che nel 2012 ha movimentato oltre 5,1 milioni di teu nel Mediterraneo. Il problema, secondo il manager, è che il mondo dello shipping viaggia alla «velocità della luce» mentre il nostro Paese e chi ci governa si muovono al rallentatore. Un esempio pratico: «La legge di riforma 84/'94 sui porti è addirittura peggiore della precedente e non risponde alle direttive Ue.

Ancora non si capisce — spiega Simonetti — quali siano i porti strategici per il nostro Paese. In fondo — conclude — sono poche le riforme che chiede il cluster marittimo, alcune addirittura a costo zero come la semplificazione burocratica. E' venti anni che la aspettiamo, ma non è mai arrivata. Questo incide negativamente sulla produttività dell'industria marittima che oggi pesa solo il 2% sul Pil nazionale, rispetto al 7% di quello tedesco».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Oggi il 48% degli ordini è per navi con capacità superiore ai 12.000 teu. A fine 2013 saranno oltre 250 le unità oltre quella portata