

Infrastrutture per rilanciare i traffici

L'analisi del centro studi **Srm** di **Intesa**: «Dopo anni di immobilismo creare nuovi mercati di sbocco per le esportazioni»

LO SCENARIO EUROPEO

Nel Nord Europa i governi tedesco e olandese hanno lanciato nuovi piani per lo sviluppo del comparto marittimo

LO SCALO GIULIANO

Le banchine di Trieste oltre ad avere conseguito buoni risultati nei traffici si sono rafforzate nella componente ferroviaria

di **MASSIMO DEANDREIS***

Il 2015 è stato un anno di transizione per la portualità italiana; i trend di merci e passeggeri hanno, difatti, mostrato un andamento sostanzialmente in linea con l'anno precedente con realtà portuali che hanno perso ed altre che hanno guadagnato quote di traffico. In particolare, alcuni porti come Genova, Venezia, Trieste e Cagliari hanno avuto buone performance ma in altri scali rimangono ancora grossi problemi da risolvere: è il caso di Taranto (con un terminal container importante ancora vuoto) e di Napoli (tra i primi ad essere commissariato).

Indubbiamente si è trattato di un anno di svolta in cui il Governo ha lavorato sulla riforma portuale e sull'impostazione della nuova programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 (in particolare sul PON Trasporti che apporterà circa 2 miliardi di euro per il nostro sistema dei trasporti). Tutto ciò rappresenta il presupposto per il rilancio della portualità italiana, ma occorre fare in fretta e rendersi conto che attorno a noi molte cose stanno cambiando.

Segnaliamo in particolare alcune novità significative. Nel Nord Europa il nuovo piano di sviluppo marittimo del Governo Tedesco e - in Olanda - il nuovissimo terminal realizzato dal porto di Rotterdam capace di accogliere ulteriori 5 milioni di Teus e navi di ultima generazione che possono essere scaricate e caricate con procedure completamente automatizzate.

Nel Sud Mediterraneo, invece, è significativa l'assegnazione del 67% del Pireo alla compagnia Cosco che farà di questo porto un "colossale Hub Cinese" nel Mediterraneo, garantendo anche investimenti per 350 milioni di euro nei prossimi dieci anni. Poi c'è l'apertura del nuovo Canale di Suez - che nel medio-lungo periodo -

farà crescere l'interscambio marittimo lungo la direttrice verso il Golfo e l'Asia. Infine Tanger Med, in Marocco, che prosegue il suo percorso di crescita: nel 2015 sono approdate complessivamente 12.300 navi, con un incremento del +14% sul 2014, questo Paese ha iniziato un programma di potenziamento delle proprie infrastrutture portuali che prevedrà la costruzione e/o il consolidamento di 30 scali entro il 2030.

Altro evento che modificherà gli assetti rotte che portano dal Mediterraneo/Nord Europa verso la costa ovest degli Stati Uniti è rappresentato dalla prossima apertura del nuovo Canale di Panama; il nuovo sistema di chiuse che prevedono il collegamento tra i due oceani permetterà il transito di navi di circa 13.000 Teus (notevolmente in crescita rispetto ai 4.000 attuali) consentendo l'accesso ad un naviglio più grande seppur ancora lontano da quello di ultima generazione (18-21.000 Teus). Si stima un aumento immediato dei passaggi di circa il 15% a seguito dell'apertura con conseguenti benefici in termini economici e sociali.

Parlando di grandi navi vanno citati gli ordinativi al 2018 diffusi a gennaio che indicano una crescita di oltre il 44% di navi in costruzione nella fascia di 18-21.000 teus una cifra importante considerando che lo stesso dato per le piccole navi (fino a 5.000 teus) mostra una crescita solo del 4%. Va anche strutturandosi il fenomeno delle grandi alleanze ed attualmente è sotto la lente un'altra fusione che dovrebbe interessare i due carrier cinesi Cosco e China Shipping; da questo agreement dovrebbero nascere ulteriori nuovi equilibri per la definizione delle direttrici Mediterraneo-Est Asia-Golfo.

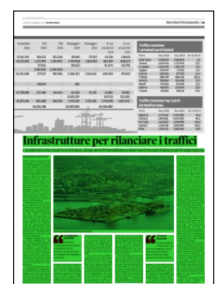
È in questo contesto che il porto di Trieste, primo in Italia per traffico merci, deve confermare il suo ruolo di infrastruttura

chiave a sostegno dell'internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale della regione; il 33% dell'import-export manifatturiero del Friuli Venezia Giulia avviene via mare e lo scalo mostra traffici molto intensi ed in via di sviluppo con l'estremo oriente e la Turchia, rotte che possono rappresentare anche per il futuro opportunità e mercati di sbocco per le nostre esportazioni. Il porto, inoltre, ha caratteristiche che lo rendono in grado di accogliere navi di grande dimensione e banchine attrezzate per il rapido sbarco di container, uno dei presupposti per essere competitivi con i porti europei più tecnologici e strutturati.

E vorrei evidenziare che il porto di Trieste, oltre ad avere conseguito buoni risultati in termini di traffico, ha anche numeri positivi sulla componente ferroviaria dello scalo, con oltre 5.600 treni manovrati nel 2015 nello scalo, con destinazione prevalentemente internazionale (+12,7% sul 2014). Ciò a conferma della volontà di puntare sull'intermodalità che è una componente che attualmente crea il divario competitivo tra i porti italiani e quelli nordeuropei.

Non solo per Trieste, ma per tutti i porti italiani è il momento di pensare al rilancio. Rilancio che passa anche dalla capacità di avere ai vertici delle Autorità portuali persone con comprovate capacità gestionali, elevate competenze e visione strategica. Capaci di programmare e realizzare i necessari adeguamenti infrastrutturali. Dopo anni di immobilismo la portualità può ritornare a pieno la sua funzione strategica. È una opportunità da non mancare.

*Direttore Generale di **SRM** (Centro studi collegato al Gruppo **Intesa Sanpaolo**)





Una veduta del Molo Settimo nel porto di Trieste.