



GERARCHIA DELLE ONDE

Parte V *il* **BELPAESE** *sul* **MARE**

G

I

I

I

I

O

N

Z

—

—

n

n

s

a

n

c

c

c

c

ti

n

P

n

I

e

a

C

c

n

li

1

b

IL RISTAGNO DELL'ITALIA PORTUALE

di Alessandro PANARO

Il nostro paese non riesce a profittare del «regalo geografico» che lo colloca al centro dei traffici euro-afro-asiatici. Il raddoppio di Suez non si riflette sulle banchine nostrane. La svolta può venire dalle Zone economiche speciali, insabbiata dai burocrati.



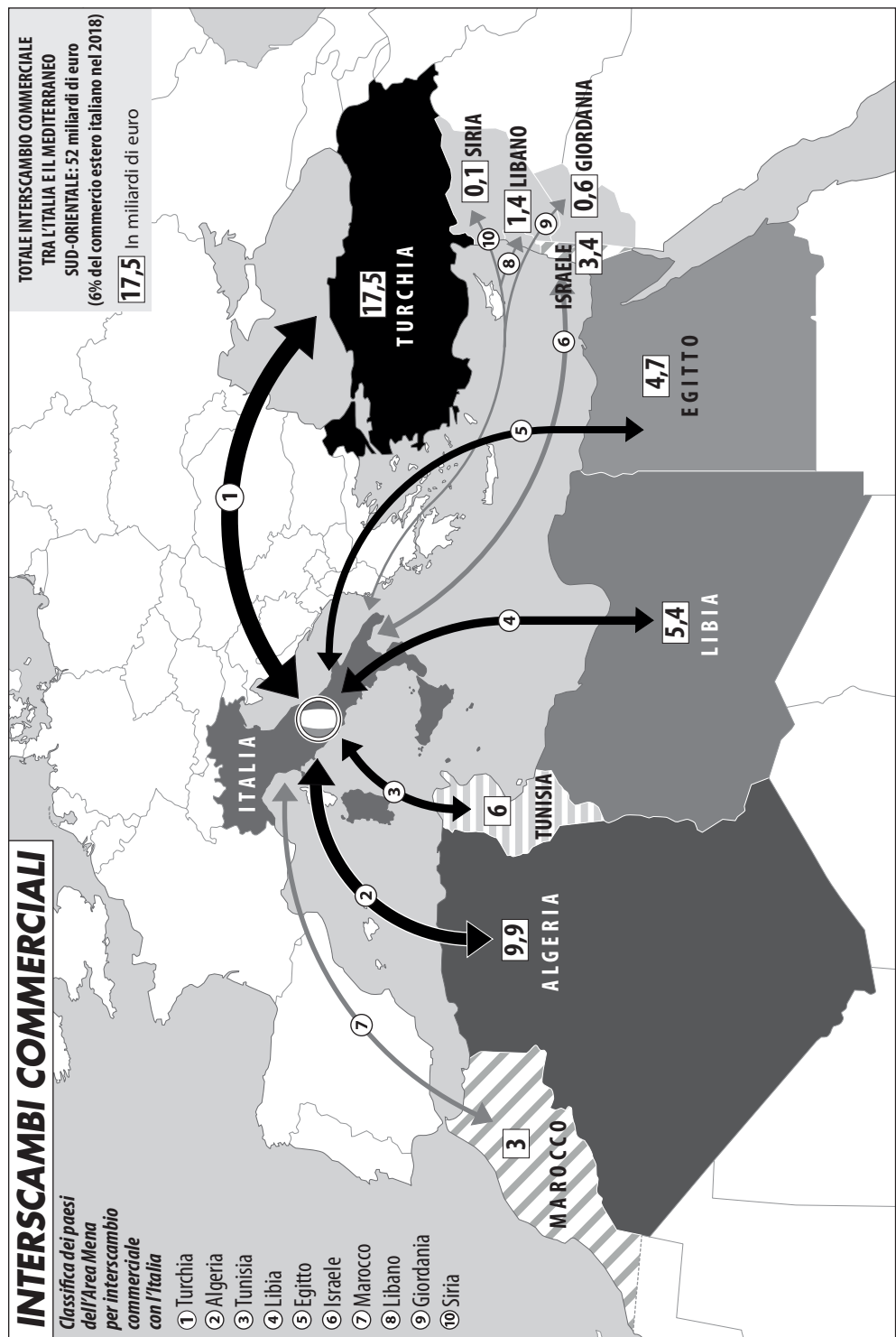
FATTORI CHE OGGI INCIDONO

1. maggiormente sul trasporto marittimo mondiale sono le conseguenze dell'allargamento del Canale di Suez sulla quantità e la dimensione delle navi che lo attraversano, la crescita del traffico ro-ro (*roll-on/roll-off*) – in particolare del trasporto di automobili mediante le cosiddette *car carriers* – e lo sviluppo delle Zone economiche speciali (Zes)¹.

Queste dinamiche sono profondamente influenzate dalle strategie delle principali potenze globali, come dimostra l'impatto sui traffici commerciali via mare della Belt and Road Initiative (Bri), che fino a questo momento si è tradotta nell'acquisizione da parte della Cina di terminal nei porti mediterranei (e non solo) e nel conseguente aumento del numero delle navi cinesi che vi giungono. Dalla prospettiva del trasporto marittimo la guerra commerciale tra Washington e Pechino assume le fattezze di una «guerra logistica» che può avere un impatto notevole sui porti americani e sulle rotte commerciali globali.

L'Italia conduce via mare il 37% dei propri scambi commerciali ed è dunque naturalmente interessata dai fattori che stanno cambiando il trasporto marittimo. Insieme alla Turchia, gli Stati Uniti e la Cina sono le principali rotte dell'import-export marittimo del nostro paese, per il quale la Bri e la guerra commerciale sino-americana possono avere quindi implicazioni non trascurabili. L'allargamento del Canale di Suez ripresenta a Roma lo storico problema di come intercettare la rotta che dal Mar Rosso raggiunge il Nordeuropa bypassando la penisola. Considerazioni analoghe valgono per il traffico ro-ro e le Zes, settori nei quali il potenziale italiano è frenato dagli ostacoli burocratici e dalle carenze logistiche.

1. Cfr. Il Rapporto annuale 2019 di Srm, «Italian Maritime Economy», Napoli 2019, Giannini Editore, bit.ly/MaritimeReport2019



2. Il transito delle merci lungo il Canale di Suez segnala lo stato di salute dei traffici commerciali nel Mediterraneo. L'allargamento del Canale, completato nell'agosto 2015, era stato accolto con un certo scetticismo ma i dati dell'ultimo triennio confermano un significativo aumento del traffico, principalmente in conseguenza delle scelte strategiche degli armatori. Dopo l'assestamento del 2016 – dovuto in misura non trascurabile alla razionalizzazione delle rotte commerciali marittime innescata dalle alleanze strette tra i maggiori armatori globali – negli ultimi due anni e mezzo il traffico lungo il Canale di Suez ha fatto registrare tassi di crescita mensili a doppia cifra. Nel 2018 è stato raggiunto il record tanto in termini di navi transitate (oltre 18 mila) quanto in termini di carico trasportato (oltre 983 milioni di teu). I dati del primo semestre del 2019 indicano che molto probabilmente quest'anno transiterà attraverso il canale oltre un miliardo di tonnellate di merci. Il raddoppio del Canale di Suez ha comportato anche un aumento significativo delle dimensioni delle navi che vi passano, cresciute del 12% rispetto al 2014 (25% per le portacontainer).

A questo fenomeno hanno contribuito principalmente tre fattori. Oltre alla menzionata razionalizzazione delle rotte commerciali marittime da parte dei grandi armatori, hanno giocato un ruolo centrale la crescita del commercio mondiale (+3,6% nel 2018) e soprattutto la Bri cinese. Pechino ha infatti eletto il porto del Pireo a punto di riferimento dei traffici nel Mediterraneo, facendone uno snodo dal quale partono navi *feeder* per altre destinazioni. Nel Mediterraneo occidentale un ruolo analogo a quello del Pireo viene svolto da Valencia, altro porto regionale controllato dalla Cina. L'incremento delle navi cinesi che si dirigono verso i porti mediterranei ha chiaramente avuto un impatto sul traffico attraverso il Canale di Suez, lungo il quale passa oggi circa il 10% delle merci trasportate via mare a livello globale.

Queste dinamiche offrono opportunità importanti ai porti italiani, che tuttavia faticano a sfruttarle appieno. A fronte di un aumento del commercio mondiale, della quantità di merci trasportate via mare e dei traffici lungo il Canale di Suez e nel Mediterraneo, il traffico container movimentato nei porti italiani è stagnante da diversi anni. La crescita percentuale, a volte notevole, delle merci movimentate da alcuni porti è sempre compensata da cali analoghi in altri scali, lasciando inalterato il totale. La strategia di crescita dei porti italiani è dunque volta a carpire traffico da altri porti nazionali anziché generarlo attirando investimenti. Circostanza che rivela l'importanza cruciale delle Zes per lo sviluppo e il rafforzamento dell'industria del trasporto marittimo italiana.

3. La legge 59/2017 ha inaugurato un momento propriamente «storico» per l'Italia. Questo provvedimento legislativo consente infatti al nostro paese di istituire le Zes e costituisce dunque un fondamentale strumento normativo per attirare investimenti, soprattutto esteri, e generare traffico. Allo stato attuale l'iter burocratico previsto dalla legge è stato completato dalle Zes di Campania, Calabria e Taranto. Perché tali zone divengano effettivamente operative è tuttavia necessario che siano

definiti i criteri in base ai quali le aziende che vi si insedieranno potranno usufruire del credito d'imposta e delle agevolazioni burocratiche e amministrative. L'interesse manifestato dagli investitori stranieri – in particolare arabi – verso le Zes italiane conferma l'urgenza di completare questi due passaggi.

Le Zone economiche speciali possono infatti impartire un notevole impulso agli investimenti nelle aree portuali italiane. Dunque, alla quantità di traffico movimentato e generato. Queste zone speciali consentono infatti di connettere i porti ai sistemi manifatturieri dell'entroterra, permettono di istituire zone doganali intercluse e sono lo strumento più efficace per attirare i grandi investitori, non solo manifatturieri ma anche e soprattutto logistici. Non è un caso che i maggiori porti mediterranei – Tanger Med, Port Sa'ïd, Istanbul – abbiano Zes strutturate e siano riusciti ad attirare nella gestione dei terminal uno o più grandi player. Questi ultimi garantiscono agli scali un dimensionamento maggiore, assicurano la rapidità e la regolarità dei servizi marittimi e dei servizi a terra e gestiscono tutte le fasi della filiera logistica, trasporto terrestre incluso.

Un esempio concreto delle potenzialità delle Zes è fornito dalle aspettative create dalla concessione del terminal del porto di Taranto a Yilport. La società turca ha infatti affermato nel suo piano industriale che intende attirare nello scalo pugliese non solo traffico in *transshipment* ma anche il traffico generato dal tessuto produttivo regionale. Quest'ultimo ha un valore aggiunto molto più elevato di quello in *transshipment* in quanto il trasporto delle merci verso l'entroterra coinvolge il sistema ferroviario, le imprese di trasporto su gomma e aggiunge ulteriori cicli di lavorazione. Altrettanto elevate sono le attese suscitate dall'investimento realizzato da Msc a Gioia Tauro, dove la società svizzera nel prossimo futuro intende arrivare a movimentare 4-5 milioni di teu. Si tratta di due iniziative che potrebbero generare una vera e propria impennata del traffico container movimentato dai porti italiani, che ormai da molti anni si aggira intorno ai 10 milioni di teu. Anche perché si sovrappongono a un momento particolarmente positivo per i porti di Genova e Trieste. Il primo – nonostante la tragedia del ponte Morandi – resta il riferimento del tessuto produttivo piemontese e lombardo. Sul secondo c'è il forte interesse della Cina, già presente nel porto di Savona-Vado e attratta soprattutto dall'efficienza del trasporto ferroviario verso l'entroterra.

4. Il traffico ro-ro è un altro fattore che incide profondamente sul trasporto marittimo mondiale e costituisce un indicatore di due fenomeni di grande rilevanza. Il primo è lo spostamento delle automobili, particolarmente importante alla luce del peso dell'automotive nell'economia globale e del fatto che tutte le principali case automobilistiche internazionali si avvalgono delle *car carriers* – particolari tipi di navi ro-ro adibite al trasporto di automezzi – per trasportare le automobili nel mondo. Inoltre, il traffico ro-ro rileva sotto il profilo della sostenibilità, dal momento che mediante questa modalità di trasporto vengono spostate non solo le

automobili ma anche i tir, riducendo così l'incidentalità e l'impatto ambientale del traffico su gomma.

Per il mercato italiano il traffico ro-ro ha un'importanza non trascurabile, dal momento che in tale modalità viene trasportato circa un quinto delle merci movimentate nel nostro paese. Parte di questo traffico è diretto verso le isole maggiori ed è dunque «obbligato», mentre la quota maggiore delle merci spostate dalle navi ro-ro viaggia lungo le autostrade del mare, che sostituiscono quelle terrestri soprattutto nelle tratte più lunghe.

Nel settore del trasporto ro-ro, in particolare nel trasporto marittimo dei veicoli, l'Italia dispone di armatori di eccellenza come Grimaldi, che con una flotta di oltre 100 navi, 40 terminal in tutto il mondo e tre miliardi di fatturato è un attore di livello globale. In questo settore del trasporto marittimo ha tuttavia un'importanza cruciale la logistica, dunque il trasporto ferroviario, la connessione tra i porti e l'intermodalità. Tutti punti deboli del sistema italiano. Tanto che secondo un'indagine condotta da Srm in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna l'81% delle imprese utilizza solo la strada per il trasporto delle merci dall'azienda al porto e viceversa. Questo dato negativo è parzialmente bilanciato dal fatto che l'85% delle imprese affida la logistica in *outsourcing*, favorendo così lo sviluppo di un settore fondamentale per il trasporto marittimo. Il problema è che il 64% delle imprese che affida a professionisti esterni la logistica lo fa avvalendosi della clausola *ex-works*, quindi chiedendo all'importatore di ritirare la merce presso la propria fabbrica. Quest'ultimo tende chiaramente ad affidare il trasporto ad aziende del proprio paese, il che danneggia notevolmente il settore della logistica italiana.

5. L'Italia ha il «regalo geografico», un import-export marittimo in crescita, dispone di armatori di eccellenza e soprattutto di una dotazione infrastrutturale adeguata. I porti italiani sono all'altezza delle loro controparti mediterranee, con punte d'eccellenza a Genova nel traffico container, a Trieste nel ro-ro e a Gioia Tauro nel *transshipment*. Ciò che penalizza i nostri porti è l'assenza delle Zone economiche speciali, esempio lampante di come il potenziale italiano sia limitato dagli ostacoli burocratici. In tal senso, è paradossale che lo strumento che avrebbe dovuto sburocratizzare le Zes sia incagliato nelle lungaggini burocratiche.

Il nostro paese sconta inoltre l'assenza di strategie per la crescita e un uso poco efficiente dei fondi strutturali europei. Così come l'assenza nelle università italiane della logistica e dell'economia dei trasporti, discipline alle quali negli atenei delle maggiori città portuali del Nordeuropa – da Anversa ad Amburgo, da Rotterdam a Copenaghen – viene al contrario riservato un ruolo centrale.

