La logistica delle merci

# Il Mediterraneo torna strategico ma i porti italiani sono fuori binario

**PAOLO POSSAMAI**

I traffici via mare sono raddoppiati in 15 anni e ora, con l'accorciamento delle grandi rotte, i nostri scali saranno ancora più importanti Ma servono nuovi collegamenti ferroviari, che possono arrivare con il Pnrr

Il nuovo planisfero riscritto dalla mano del Covid rimette al centro il Mediterraneo. E l'Italia, con i suoi (troppi) porti, magari diventa davvero la piattaforma logistica dell'Europa che da decenni annuncia di voler diventare. Un booster per la ripresa economica. Indizi sulla credibilità di questo scenario ve ne sono a iosa. I 31,5 miliardi, tra fondi europei e nazionali, per l'ammodernamento delle ferrovie (Tav significa anche sviluppo per il traffico merci). I 3,5 miliardi in conto a progetti di intermodalità e logistica. I 3,8 miliardi per collegare in modo efficiente binari ferroviari e banchine nei porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno; per aumentare l'accessibilità marittima a Vado Ligure, Ravenna, Taranto; per la nuova diga foranea di Genova (mezzo miliardo); per il sistema logistico ferroviario di Trieste.

A proposito di Trieste, in qualche modo costituisce l'esempio principe del porto di domani. Perché è interconnesso alla rete ferroviaria europea, fin da quando lo pensarono gli Asburgo. Non per nulla una società del porto di Amburgo ha preso in gestione la nuova piattaforma logistica. E non per nulla il più importante interporto tedesco, ossia Duisburg, ha acquisito una quota dell'interporto triestino e attiva centinaia di treni navetta l'anno (all'interno dei 10mila che collegano la città giuliana essenzialmente al centro Europa). Un orizzonte simile si dischiuderà dal 2026 per Genova, quando saranno completati i lavori per il collegamento ferroviario tra le banchine sul mar Ligure e le Alpi (incluso il terzo valico). La connessione via binari tra il maggior porto italiano e Rotterdam diverrà un fatto. «Crediamo tantissimo nei porti italiani e nella possibilità di usarli come terminal a mare a servizio dell'Europa», sintetizza Berhard Kunz, membro del board di Hupac Group, società ferroviaria svizzera, leader nel trasporto transalpino combinato.

«L'Italia vive una straordinaria opportunità storica - osserva Massimo De Andreis, direttore di Srm, centro studi sull'economia del mare - perché il Mediterraneo da mare di passaggio torna a essere bacino di contatto con le aree che vi si affacciano». Insomma torna il Mediterraneo come "pianura liquida", secondo la definizione di Fernand Braudel. Oggi la filiera marittimo-portuale crea 46,7 miliardi di valore aggiunto e oltre 885mila posti di lavoro, ma secondo De Andreis «i margini di sviluppo sono molto importanti».

Srm nei giorni scorsi ha presentato il Rapporto 2021 "Italian maritime economy". Denso di spunti. I porti del "mare nostrum" hanno aumentato i loro traffici del 108% negli ultimi 15 anni. E tenendo conto del processo di rientro in Europa o nei paesi vicini affacciati al Mediterraneo di parte dell'industria migrata nel Far East, i traffici cresceranno a ritmi ancor più intensi. Processo indotto dalla pandemia e dalla necessità che ogni continente e i grandi Paesi aumentino il loro grado di autonomia nelle catene di fornitura. La regionalizzazione della produzione e del commercio mondiale favorirà il trasporto marittimo a corto raggio, segmento in cui l'Italia è leader europeo per volumi e per la presenza di armatori specializzati. Il rapporto di Srm-Banca Intesa formula tale scenario virtuale a partire dagli effetti reali della pandemia sulla componente internazionale dei traffici marittimi: valore di 99,8 miliardi per le merci importate (-23%), di 106,5 miliardi per l'export (-10%). Nel primo trimestre 2021, l'import-export via mare ha iniziato la risalita (+3%).

«Il 70% delle aziende italiane - avverte Silvia Moretto, presidente di Fedespedi - vende franco fabbrica, delegando dunque al compratore la supply chain logistica. Dobbiamo imparare a mettere la logistica al centro, come la Germania insegna». Anche secondo Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale del mare Adriatico orientale (Trieste), abbiamo ancora tanto da imparare. «Siamo leader mondiali nella realizzazione di infrastrutture - dice D'Agostino - dobbiamo saperci proporre nelle gare sul Mediterraneo per la costruzione e per la gestione integrata di sistemi portuali, come fanno cinesi, francesi, tedeschi, turchi. Altrimenti non saremo mai competitivi».

Una cosa soprattutto dobbiamo imparare in fretta: a colmare la distanza tra progetti e cantieri. Lo hanno rimarcato in tanti al forum di Pietrarsa, organizzato da Assofer, con Conftrasporto e Confetra. Forum allestito dichiaratamente per capire «quali investimenti potranno nascere da capitali italiani e quali da stranieri, ridisegnando la geopolitica della portualità e degli interporti. Alla vigilia di acquisizioni importanti da parte di fondi americani e cinesi, dinamica di fatto non priva di rischi per il sistema Paese. Si stima siano pronti 10 miliardi per la conquista delle filiere di trasporto».

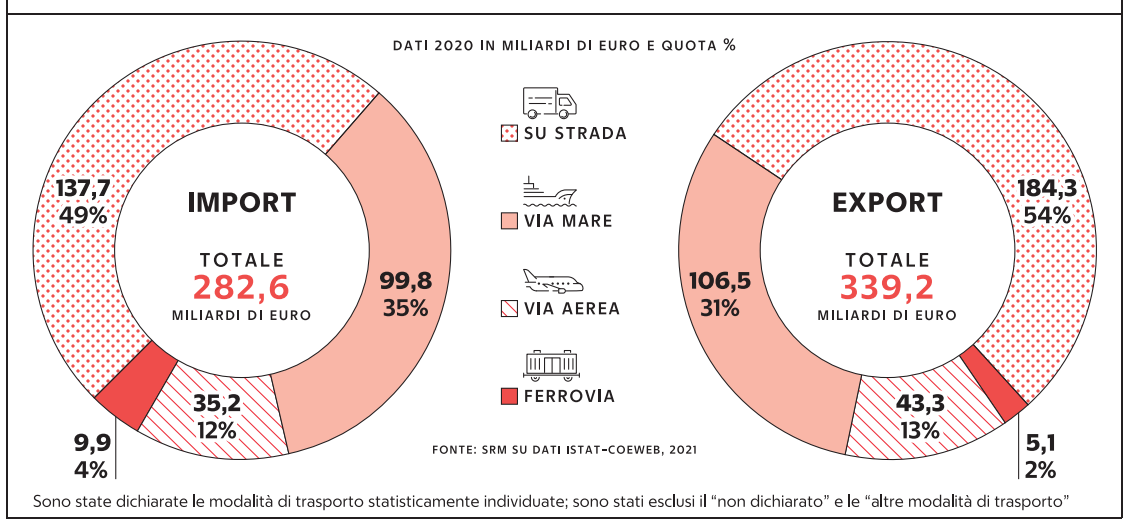
Schietto in particolare Giacomo Di Patrizi, ceo di Compagnia ferroviaria italiana (F2i e Ania i soci di controllo). «Il gap di competitività va sanato con incentivi, come Svizzera e Austria, che così hanno reso il treno il mezzo preferibile per le merci nell'attraversamento alpino», dice Di Patrizi, che così mette in rilievo l'obiettivo green implicito nel Pnrr. E aggiunge: «Vanno fatti treni più lunghi e più pesanti, e adeguate di conseguenza le infrastrutture. Altrimenti sarà sempre la stessa tiritera». Federico Pittaluga, managing director di Medway (braccio logistico di Msc), rimarca che «la connessione dei porti italiani alle ferrovie è ancora molto bassa». Il che non impedisce a Medway di coltivare piani ambiziosi, tanto da aver annunciato in piena pandemia di voler quadruplicare i traffici entro quest'anno.

Nei piani del governo, vi sta la crescita al 30% della quota ferroviaria del trasporto merci entro il 2030 (oggi al 13%). Secondo Andreas Nolte, presidente di Assofer, «al momento vediamo solo parte delle strategie indispensabili per potenziare la ferrovia, ossia investimenti in locomotive, carri e nuovo personale». Anche qui, scenari futuri e realtà presente.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

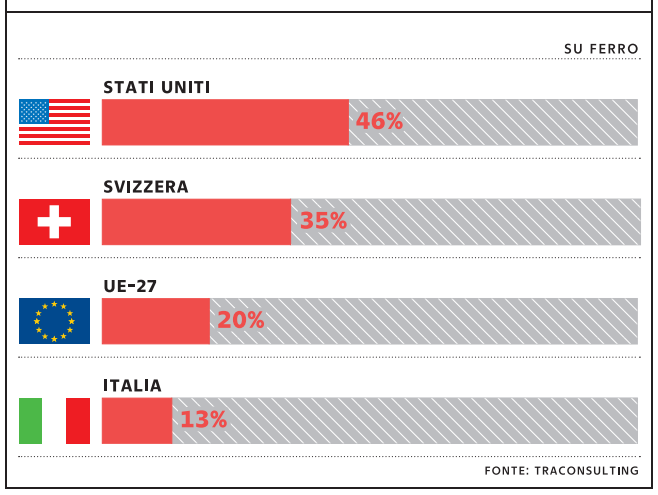
I numeri

**COME VIAGGIANO LE MERCI ITALIANE DA E PER L'ESTERO**
STRADE E MARE VALGONO OLTRE L'80%




Sono state dichiarate le modalità di trasporto statisticamente individuate; sono stati esclusi il "non dichiarato" e le "altre modalità di trasporto"

**POCO FERRO NELLA LOGISTICA ITALIANA**
QUOTE % DI MERCATO DEL TRASPORTO MERCI FERROVIARIO




1 Un' immagine del porto di Genova: entro il 2026 avrà nuovi collegamenti con le Alpi

VkVSIyMjNmZjNmQ3YjEtYTIyZC00YzhlLTgxM2QtYjdhY2NlMzI5OTIkIyMjMDAwMDAwMDAtMDAwMC0wMDAwLTAwMDAtMDAwMDAwMDAwMDAwIyMjMjAyMS0wNy0xMlQwODo1NDoyNyMjI1ZFUg==