

# PORTI E TERRITORIO

## Scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno

Il futuro dei porti italiani alla luce degli effetti della crisi, le potenzialità logistiche e le criticità delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno, le opportunità di rilancio per l'economia del Sud e dell'intero Paese che il sistema portuale può offrire in seguito alla definizione di nuovi scenari globali.

Queste sono le tematiche affrontate nella ricerca condotta dall'Associazione Studi e Ricerche per il Mezzogiorno edita da Giannini Editore e presentata lo scorso giugno in un convegno a Roma presso la prestigiosa sede del Senato della Repubblica.

Lo studio - che esamina, focalizzandosi sul territorio meridionale, il sistema portuale in termini di patrimonio infrastrutturale, di traffici, di connessioni con le altre modalità e di capacità di servizio - coniuga, come nel consueto stile di ricerca di SRM, le risultanze dell'analisi empirica del fenomeno con dati, valutazioni, analisi, proposte evinte dalle indagini condotte sul territorio. Questo lavoro si caratterizza inoltre perché introduce per la prima volta in questo tipo di analisi il contributo prestigioso e qualificato di *Global Operator* presenti con le loro attività nel nostro Paese che, alla luce dell'esperienza maturata su scala mondiale, hanno fornito suggerimenti per la definizione degli indirizzi e delle linee strategiche da seguire nel corso della ricerca.

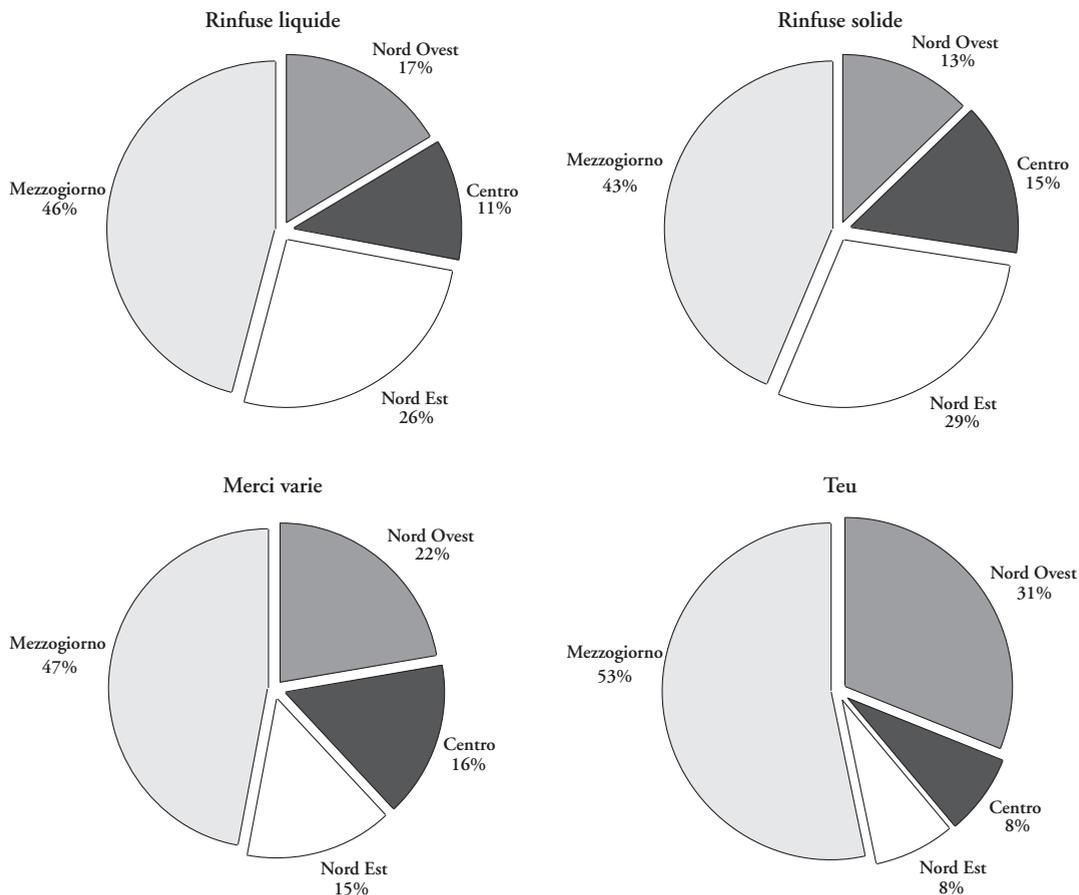
Naturalmente il lavoro prende inizio dalla considerazione degli effetti della crisi, prima economico-finanziaria poi strutturale, sul commercio internazionale e sul settore portuale ad esso strettamente connesso. I nuovi assetti che già in questa prima parte del 2009 si sono delineati mostrano come si stiano modificando le linee guida della competizione globale e le direttrici degli scambi commerciali planetari, in quanto il traffico merci lungo le rotte est-ovest sta già cominciando ad avere peso decrescente, mentre stanno assumendo maggior rilievo le direttrici nord-sud, nonché quelle sud-sud. Altri fattori inoltre sono non trascurabili per comprendere appieno i nuovi

scenari che inevitabilmente potranno incidere su traffici che ora transitano nel Mediterraneo: la pirateria, gli elevati costi di attraversamento di Suez, il rafforzamento della direttrice ferroviaria tra Estremo Oriente ed Europa, l'ampliamento al 2014 del Canale di Panama, la maggiore praticabilità nel lungo periodo della rotta polare. Se da un lato il contesto che si sta delineando rischia di marginalizzare il Mar Mediterraneo rispetto agli scambi commerciali planetari minacciando così il futuro dei porti italiani, dall'altro, gli effetti della crisi potrebbero anche avere dei risvolti favorevoli sul sistema portuale nazionale, in particolare su quello del Mezzogiorno. Infatti, se è vero che i porti dovranno scontare una minore domanda sulle rotte est-ovest e un minore utilizzo del canale di Suez (anche se i dati al 2008 indicano comunque una tenuta degli hub italiani che, a fronte della congiuntura economica negativa hanno subito una leggera flessione pari all'1%), si potranno comunque avvantaggiare della maggiore domanda sulle rotte nord-sud. A favore dei porti del Mezzogiorno ci sono anche le strategie che i global operator che scalano i porti mediterranei stanno mettendo in atto per far fronte alla crisi, in quanto pur ristrutturando i propri servizi est-ovest mediante accordi operativi che limitano il numero di porti di transhipment scalati dalle megacarriers, integrano tali rotte aumentando la capillarità dei servizi regionali dedicati a favore degli scali medio-piccoli, tipici del sistema portuale italiano, toccando più porti per range portuali. La maggiore domanda che si prevede sulle rotte nord-sud, l'aumento della capillarità dei servizi regionali dedicati e l'intensificarsi dei servizi Infra-Med (container, multipurpose e Ro-Ro) sostenuti da consistenti investimenti che gli armatori italiani, in particolare quelli del Mezzogiorno, stanno realizzando in naviglio specializzato, prefigurano un futuro in crescita per i porti che servono quei traffici e quindi in particolare quelli del Sud Italia che in tali segmenti già detengono posizioni di rilievo assoluto.

Cogliere queste nuove opportunità connesse all'economia portuale diventa strategico per un Paese come l'Italia grande importatore di materie prime ed esportatore di manufatti, che nel 2008 ha utilizzato il trasporto via mare per il 56% del commercio estero (218 milioni di tonnellate importate e 65 milioni di tonnellate esportate) ed è al primo posto nell'interscambio europeo via mare con le altre grandi aree mondiali. I porti rappresentano un volano di sviluppo del territorio, generatori di significative ricadute economiche ed occupazionali (nel 2007 il sistema ha contribuito al PIL del nostro Paese con oltre 6,8 miliardi di euro, generando un'occupazione complessiva, tra risorse dirette e indirette, di 71.000 unità) nonché, in quanto frontiera doganale, fonti tra le più considerevoli di introiti fiscali dell'intero sistema-Paese (nel 2006 il gettito di pertinenza delle Autorità Portuali è stato quasi pari a 86 M€). In questo settore è il Mezzogiorno che ha assunto il ruolo di protagonista: nel Sud Italia sono localizzate 12 Autorità Portuali su 23 e tutti e tre gli hub. Il vantaggio riferito alle dotazioni portuali si riflette anche sui dati di traffico che documentano il peso che il Sud Italia ha nel traffico delle rinfuse solide, liquide, delle merci varie e dei container.

## GRAFICO 1

*Rilevanza del Mezzogiorno nel traffico delle rinfuse liquide, solide, merci vari e container.*



FONTE: elaborazione SRM su dati Assoporti, 2008

Ai porti del Mezzogiorno fanno capo oltre alle reti marittime del traffico container intercontinentale anche le reti delle Autostrade del Mare che proprio negli scali del Sud Italia hanno l'area di maggiore attività: tra Sicilia, Campania e Puglia è concentrato oltre il 75% delle linee marittime delle Autostrade del Mare. L'insieme delle due reti facenti capo ai porti del Sud

Italia offre agli operatori localizzati sul territorio innegabili benefici in termini di collegamenti disponibili e accessibilità al mercato, europeo e mondiale. Ciò spiega la presenza in tali strutture di *global carrier* o di grandi terminalisti che credono nelle loro potenzialità di crescita e che vi hanno realizzato anche consistenti investimenti.

I fattori chiave che hanno determinato il positivo evolversi di questo processo sono l'ampia disponibilità di servizi marittimi che vengono offerti nei diversi porti e la varietà dei servizi forniti dagli operatori sulle diverse relazioni, in termini di frequenza delle partenze, porti scalati, transit time, collegamenti con altre aree economiche via transshipment, offerte commerciali (es. servizi door to door).

Si deve quindi all'elevata qualità complessiva di questa offerta di servizi il fatto che la portualità del Sud venga oggi considerata dagli operatori internazionali come parte integrante del mercato nazionale e internazionale dello shipping.

A fronte di dotazioni portuali e risultati di traffico positivi, in negativo si nota nel sistema portuale italiano una carenza nei servizi marittimi, soprattutto di raccordi ferroviari e servizi di logistica avanzata nelle aree retroportuali, fattori che non consentono di valorizzare pienamente le potenzialità del traffico merci. E' innegabile che l'Italia in questi anni non sia riuscita a ricoprire l'auspicato ruolo di piattaforma logistica per il Mediterraneo per un problema sostanzialmente riconducibile alla fluidità della supply chain che penalizza il Paese sul piano della concorrenza esterna e dello sviluppo interno.

Per poter cogliere a pieno le prospettive di crescita occorre per tempo sciogliere i nodi che ancora frenano la competitività del sistema logistico italiano e ne minano le possibilità di sviluppo. Si tratta di sbloccare l'impasse infrastrutturale e di fare in modo che le nuove programmazioni evitino

inutili polverizzazioni e dispersioni di risorse ormai sempre più limitate, individuando delle priorità realizzative. In tale assetto i porti dovrebbero occupare una posizione prioritaria e, in particolare, si fa riferimento alla necessità di garantire loro:

- un adeguato livello di manutenzione e delle infrastrutture (banchine, fondali, opere di difesa);
- la riduzione di alcuni costi operativi per le imprese che operano negli scali che servono le grandi direttrici di traffico transoceaniche, anzitutto i porti di transhipment, adeguando le loro capacità competitive in un mercato in cui operano anche competitor extra UE, quindi sottoposti a norme e regole meno vincolanti e meno onerose;
- l'integrazione dei sistemi portuali con le reti transeuropee in funzione dell'accesso ai mercati europei e dell'offerta ad essi di una porta marittima sul versante Mediterraneo.

Un'altra criticità da superare per garantire la penetrazione nei mercati esteri è il rapporto tra la portualità e i sistemi logistici dell'hinterland: tale obiettivo può essere raggiunto solo mediante infrastrutture e servizi ferroviari efficienti, in particolare collegamenti di ultimo miglio in alcuni porti dove presentano carenze evidenti. Per queste finalità e per rispondere all'esigenza di un costante ed adeguato livello di mantenimento dell'intero patrimonio di infrastrutture portuali e delle connessioni tra i porti, le reti e i nodi modali, elemento condizionante è la disponibilità di risorse. In un settore in cui i finanziamenti pubblici sono sempre più scarsi è diventata pressante l'esigenza di realizzare l'effettiva autonomia finanziaria sancita con la legge 296/2006 ma non ancora attuata.

Questa problematica è al centro dell'attesa riforma della legge 84/94, che inoltre dovrà rispondere all'esigenza di risolvere e chiarire gli ambiti di competenza delle Autorità Portuali e di procedere alla semplificazione e velocizzazione delle procedure di pianificazione e di realizzazione delle opere portuali, così come per quanto riguarda l'applicazione delle regole in materia di ambiente.

