

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nicolini (Confetra): “Stop alle mega opere nei porti”

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 28th, 2020

Contributo a cura di Guido Nicolini (presidente Confetra) riportato all'interno dell'inserito speciale “I numeri dei porti italiani” appena pubblicato da SHIPPING ITALY

“A proposito dei traffici nei porti italiani, il 2019 pare sia stato abbastanza in linea con il 2018. Al netto della riduzione, che ormai si trascina da oltre circa 18 mesi, del cargo aereo, le altre modalità di trasporto delle merci sembrano tutte più o meno coerenti con la media italiana degli ultimi cinque anni. Certo i porti italiani hanno scontato nel 2019 un'ulteriore flessione del transhipment dopo la chiusura del porto di Cagliari. Probabilmente sarà fattibile una ripresa, per quanto graduale, di Gioia Tauro dopo che è stato chiarito chi debba essere l'operatore del terminal e chi debba quindi sviluppare l'attività nello scalo. Ero e resto molto fiducioso anche sul lavoro dei turchi di Yilport a Taranto: per cui almeno due su tre degli ex hub di transhipment potrebbero tornare a sviluppare un discreto traffico.

Il fronte passeggeri in questo momento è completamente fermo invece. Con la mobilità di passeggeri limitata causa restrizioni Covid-19, e le crociere completamente ferme, è ragionevole prevedere che la stagione 2020 ormai sia archiviata. Il comparto del trasporto passeggeri sarà probabilmente il più colpito, ed è un peccato anche perché le crociere erano in forte rilancio. Stesso discorso vale anche per la parte traghetti, compresi quelli operativi sul corto cabotaggio, il cosiddetto Tpl mare (trasporto pubblico locale marittimo), cui sono state recentemente destinate importanti risorse per il rifinanziamento delle flotte.

Anche il segmento delle autostrade del mare stava andando molto bene, ma ovviamente esso risentirà del crollo dell'industria automotive, sperando poi in una ripresa nel secondo semestre dell'anno.

Purtroppo la pandemia non si è manifestata nei diversi Paesi nello stesso spazio temporale: per questo il rischio è che l'Italia ne esca a giugno, Francia e Germania a luglio, Spagna e Stati Uniti ancora dopo, e così via. Il rischio vero allora è che l'economia globale non riesca a rimettersi pienamente in moto prima che passi tutto il 2020.

Le filiere corte si riprenderanno certamente prima, ma l'Italia è un Paese che si regge sull'import e sull'export: dal 2008 al 2019 – a fronte di investimenti privati, consumi interni e Pil praticamente

stagnanti – l'economia si è invece retta sul costante incremento di produzione industriale, importazioni e soprattutto esportazioni e turismo.

Per la ripresa, piuttosto che concentrarsi su nuove grandi opere nei porti italiani, bisognerebbe completare o realizzare tutti quegli interventi che sono già programmati e finanziati da anni. Questo sarebbe un punto di svolta fondamentale, a cominciare da tutti i raccordi e i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo miglio.

Il rallentamento economico della Cina, che tra l'altro era già in atto da prima del COVID-19 , avrà un effetto complessivo sui traffici marittimi contenitori, ed anche per questo insistiamo da tempo nel sostenere che nuovi ampliamenti dell'offerta infrastrutturale lato mare sono forse poco utili. A parte quei tre o quattro progetti importanti già avviati come la Piattaforma Europa a Livorno, il progetto Hub portuale di Ravenna o la realizzazione della Piattaforma logistica a Trieste, le energie del Governo e delle pubbliche amministrazioni coinvolte andrebbero poi concentrate sui lavori di completamento dei Corridori Ten-T, sull'allacciamento di tutti i porti core e comprehensive alla rete, e sugli investimenti programmati da Rfi e Anas sull'ultimo miglio ferroviario e stradale. Come più volte sostenuto, praticamente le priorità contenute nel Documento di Programmazione Connettere l'Italia.

Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova. La crisi che stiamo vivendo ci pone soprattutto il grande tema della "resilienza" del sistema infrastrutturale europeo e nazionale, che è poi una grande sfida anzitutto comunitaria. I mercati saranno oggetto certamente di ulteriori grandi e rapidi cambiamenti – si pensi alle sperimentazioni di hyperloop, alle prime consegne con i droni, al platooning nell'autotrasporto – e le incognite sono sempre di più: l'ultima in ordine di tempo era stata la guerra dei dazi Usa – Cina, che stava pesantemente minando il commercio mondiale ben prima della pandemia in atto.

In questo contesto probabilmente serviranno più cervello logistico e più strategie innovative di connettività, che cemento armato. E soprattutto servirà ripartire dall'economia reale: dalle imprese e dal fabbisogno di trasporto che esse esprimeranno.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, April 28th, 2020 at 11:45 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.