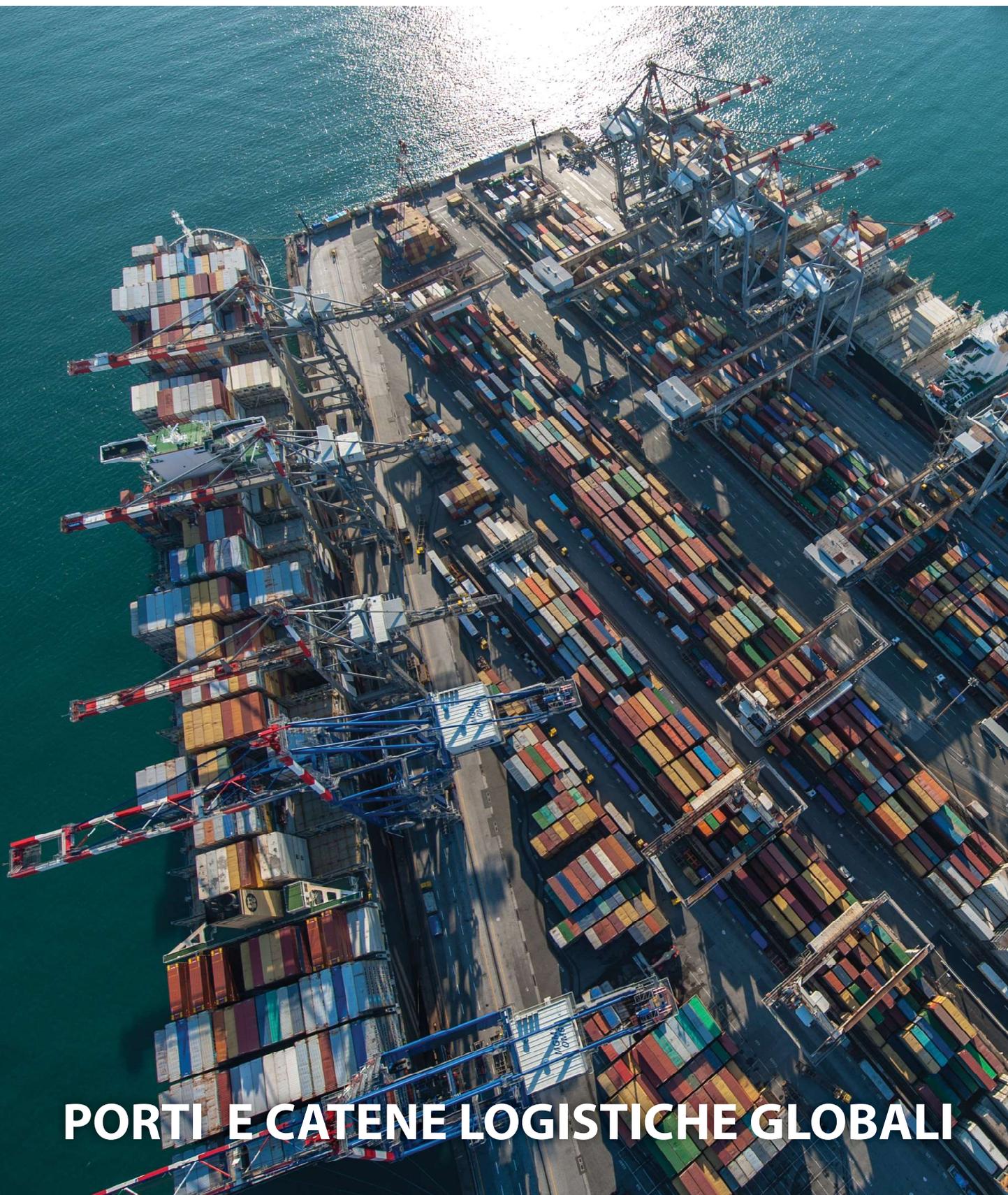


TRASPORTI

& cultura

54-55

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



PORTI E CATENE LOGISTICHE GLOBALI

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
École nationale supérieure d'architecture de Paris-
Belleville

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Michelangelo Savino
Università di Padova

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Rivista quadrimestrale
maggio-dicembre 2019
anno XIX, numero 54-55

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line nel sito www.trasportiecultura.net

2019 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2019

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del
11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI**5 PORTI E CATENE LOGISTICHE GLOBALI**

di Laura Facchinelli

7 POLITICHE ITALIANE PER RIDURRE LE INEFFICIENZE E AUMENTARE LA SOSTENIBILITÀ DA GREEN DEAL EUROPEO DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA ITALIANE

di Paolo Costa

15 MEASURING PORT CONNECTIVITY AND EFFICIENCY. CRUCIAL TO IMPROVE PORT PERFORMANCE AND TRADE COMPETITIVENESS

By Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Luisa Rodriguez and Frida Youssef

23 THE NORTHERN-EUROPEAN PORTS: CURRENT SITUATION, SUCCESS FACTORS AND FUTURE TRENDS

by Thierry Vanellander

31 IL FUTURO DEI PORTI È SMART

di Francesco Filippi

37 INFRASTRUTTURE E LOGISTICA AL SERVIZIO DEI PORTI: IL SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

di Laura Ghio

43 IL PORTO FRANCO INTERNAZIONALE DI TRIESTE E IL SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE, FRA PASSATO E FUTURO

di Vittorio Alberto Torbianelli e Stefania Silvestri

53 IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE NEL PORTO DI VENEZIA

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

63 IL PORTO DI NAPOLI NELLO SCENARIO DELLE GRANDI TRASFORMAZIONI MARITTIME

di Pietro Spirito

71 NUOVE POLITICHE PER LO SVILUPPO DI TRASPORTI INTEGRATI E SOSTENIBILI PER IL RILANCIO DEI PORTI DI TRANSHIPMENT DI TARANTO E GIOIA TAURO

di Oliviero Baccelli

79 LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI, LA NUOVA FRONTIERA PER LO SVILUPPO DEI PORTI E DEL SISTEMA INDUSTRIALE

di Alessandro Panaro

87 CONFRONTO NEL TRASPORTO MERCI INTERCONTINENTALE TRA I PORTI DEL NORD ITALIA E QUELLI DEL NORD EUROPA IN TERMINI ECONOMICI E AMBIENTALI

di Agostino Cappelli

97 RIFLESSIONI SULLA CONGIUNTURA DELLA PORTUALITÀ ITALIANA

di Andrea Appetecchia

105 PORTO, CITTÀ E TERRITORIO: RELAZIONI DA RICOMPORRE

di Michelangelo Savino

113 EVOLUZIONE DEL TRASPORTO SU STRADA A SINGAPORE

di Massimiliano Porto

*cultura***117 IL CONTAINER COME ELEMENTO DI ARCHITETTURA: SOSTENIBILITÀ E INNOVAZIONE**

di Lenny Valentino Schiaretti

123 DE COMMERCII EVOLUTIONE: DIALOGHI ROMANI SUI CENTRI COMMERCIALI E SUL FUTURO DEGLI SPAZI PUBBLICI

di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti

Ports and global logistics chains

by Laura Facchinelli

This issue of Trasporti & Cultura is dedicated to ports, to their work, to today's reality and to the prospects for Italian ports, and to a comparison with other European ports.

Ports are fundamental infrastructures for cargo traffic, and consequently for the economy of a country. The opening article underlines how transportation and infrastructure policy should seek to reduce the market inefficiencies and imperfections that crop up along the logistic chain. The cost of services, that weigh on the consumer price of products, must be reconsidered; it would be important to focus on ports that make it possible to limit the route from the point of origin to destination, with the purpose of reducing costs and benefiting the environment.

Measuring connectivity and efficiency is the first step towards improving the performance of a port and how competitive it is on the market: this is an important issue, because port performance and services are a critical factor that can have an impact on the economic development of a country.

Northern European ports base their success on efficiency, and on their planning capacity. The ports of Antwerp and Rotterdam form a port-industrial complex of international significance, which also includes other minor realities in the Dutch-Flemish area. These ports play an important strategic role, which in recent decades has grown with the rapid rise of container traffic; equally important considerations are employment and the added value generated there. For the future, experts emphasize the need to reinforce intermodal connections with the inland surrounding the port, developing internal navigation routes and railways.

The activities required to develop the processes inside a port are distributed among a multiplicity of subjects, individuals and organizations. There can be many factors of crisis. It will take strategies, investments and managerial capacity to avoid stagnation or decline. A strategic response is to become a smart port, with trained personnel, intelligent and automated infrastructure, collaboration between various interest groups.

This is the content of the opening articles, focused on planning and managerial organization. The articles that follow analyse several case studies of Italian ports: Trieste, aware of the strategic role it derives from its location in the heart of Europe and at the northern tip of a "great sea" open to the world; Venice, a port that will be analysed with a focus on the functionality of the railway infrastructure, which is key to the connection with the mainland; Genoa, a port in constant evolution, which will be examined in terms of the recent challenges to improve the connection between port and dry port (the last port mile) and the technologies that serve the port itself; Naples, where the theme of railway connections is a core issue in planning, to bridge a gap that is a negative factor for most of southern Italy. Another article is dedicated to the ports of Taranto and Gioia Tauro: in the matter of great port terminals dedicated to container trans-shipment it addresses the theme of economic-regional development and the efficiency of logistics in support of southern Italy's manufacturing industry.

The overview is extended with an analysis of the important role of special economic zones in the development of ports and the industrial system; with a comparative study between the ports of northern Italy and those of northern Europe in terms of the economy and the environment; and with general considerations on the current state of the port system in Italy.

Because this magazine has always liked to draw comparisons with other geographical areas, there is also an article about Singapore where the small size of its territory makes the management of port, urban and industrial spaces a constant challenge in terms of guaranteeing efficient mobility. It should not be forgotten that a port is not just a productive centre, it is also an area adjacent to the city. It is important to consider issues of city planning, arising from the need not only to occupy areas vacated by the reorganization of port activities, but in a wider sense, to build relations that have been interrupted for many years.

Finally, inspired by a little-known phenomenon, an architect explains how a container may be used to build an exhibition space, or more and more often, an actual building: a new trend, which is not only useful for recycling cast-off structures, it is also interesting as an idea for innovating architectural design.

Porti e catene logistiche globali

di Laura Facchinelli

Questo numero di Trasporti & Cultura è dedicato ai porti, alla loro attività, alla realtà presente e alle prospettive dei porti italiani, ad un confronto con altri porti europei.

I porti sono infrastrutture fondamentali per il traffico delle merci, e quindi per l'economia di un paese. Nell'articolo di apertura si sottolinea che la politica dei trasporti e delle infrastrutture dovrebbe puntare a ridurre le inefficienze e le imperfezioni di mercato che si manifestano lungo le catene logistiche. Occorre ripensare i costi dei servizi, che gravano sui prezzi finali dei prodotti; sarebbe opportuno puntare sui porti che consentono di ridurre al minimo il percorso dal punto di origine a quello di destinazione, allo scopo di ridurre i costi e apportare benefici per l'ambiente.

Misurare la connettività e l'efficienza è il punto di partenza per migliorare le prestazioni di un porto e la sua competitività sul piano commerciale: questione importante, perché le prestazioni portuali sono uno dei fattori critici che possono influenzare lo sviluppo economico di un paese.

I porti del nord Europa basano il loro successo proprio sull'efficienza, oltre che sulla capacità di programmazione. I porti di Anversa e Rotterdam formano un complesso portuale-industriale rilevante a livello internazionale, che comprende altre realtà minori dell'area fiammingo-olandese. Questi porti svolgono un importante ruolo strategico, che si è potenziato, nei decenni recenti, per la rapida crescita del traffico dei container; altrettanto importanti sono da considerare l'occupazione e il valore aggiunto che vi è generato. Per il futuro, gli esperti sottolineano che si dovrà rafforzare l'intermodalità dei collegamenti con l'entroterra portuale, puntando su navigazione interna e ferrovie.

Le attività necessarie per sviluppare i processi, all'interno di un porto, sono distribuite tra numerosi soggetti, individui ed organizzazioni. Molteplici possono essere i fattori di crisi. Per evitare la stasi o il declino occorrono strategie, investimenti, capacità gestionale. Una risposta strategica è diventare un porto smart, con personale preparato, infrastrutture intelligenti e automatizzate, collaborazione fra i vari gruppi di interesse.

Fin qui i contenuti degli articoli di apertura, che riguardano la progettualità e l'organizzazione gestionale. I contributi successivi analizzano alcune realtà portuali italiane. Trieste, consapevole del ruolo strategico legato alla propria collocazione nel cuore d'Europa e al vertice settentrionale di un "grande mare" aperto al mondo. Venezia, realtà della quale si analizza la funzionalità delle infrastrutture ferroviarie, fondamentali per il collegamento con l'entroterra. Genova, porto in continua evoluzione di cui si delineano le recenti sfide per il miglioramento della connessione tra porto e retroporto (ultimo miglio portuale) e delle tecnologie a servizio del porto stesso. Napoli, dove il tema dei collegamenti ferroviari è al centro della programmazione, per superare un gap che segna negativamente un po' tutto il Mezzogiorno. Un ulteriore contributo è dedicato ai porti di Taranto e Gioia Tauro: a proposito dei grandi terminal portuali dedicati ai traffici di transhipment nel settore container, si affronta il tema dello sviluppo economico-territoriale e dell'efficienza della logistica a supporto dell'industria manifatturiera del sud Italia.

La panoramica si amplia con un'analisi sull'importante ruolo delle zone economiche speciali per lo sviluppo dei porti e del sistema industriale; con un confronto fra i porti del nord Italia e quelli del nord Europa in termini economici e ambientali; con una riflessione generale sullo stato presente della portualità del nostro paese. Dato che a noi della rivista piace, da sempre, il confronto con altre realtà geografiche, ecco una testimonianza su Singapore dove, a causa della limitata estensione territoriale, la gestione degli spazi portuali, urbani e industriali rappresenta una sfida costante per garantire un'efficiente mobilità.

Non va dimenticato che un porto non è solo una realtà produttiva, ma anche un'area confinante con la città. Importante la riflessione urbanistica, che nasce dall'esigenza non solo di occupare le aree dismesse a seguito della riorganizzazione delle attività portuali, ma, in senso più ampio, di costruire relazioni che sono state interrotte per molti anni tra il porto e il contesto retrostante, urbano e territoriale.

Infine, prendendo spunto da un fenomeno ancora poco noto, un architetto spiega come si può utilizzare un container per costruire uno spazio espositivo o, sempre più spesso, anche un vero e proprio edificio: una tendenza nuova, non solo utile per riciclare strutture non più utilizzate, ma anche interessante come spunto per l'innovazione nel progetto di architettura.



Riflessioni sulla congiuntura della portualità italiana

di Andrea Appetecchia

Porti italiani chiusi. Nella prima parte dell'anno che sta per concludersi gli organi di informazione con una frase sintetica – ma senza dubbio efficace – hanno richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica nazionale ed internazionale: si tratta di un allarme rimbalzato per tutto il mondo, a proposito delle iniziative intraprese dal precedente Governo nazionale per contenere la temuta invasione dei migranti.

Meno clamore, ovviamente, ha suscitato l'analisi dei dati di traffico commerciale (container, rotabili, rinfuse liquide e solide) dei porti italiani – di beni dunque e non di essere umani –, non solo degli ultimi mesi, ma per lo meno dell'ultimo decennio, dalla quale emerge un andamento della portualità nazionale piuttosto fiacco e non certo per l'intralcio dovuto all'arrivo dei migranti. I porti del nostro Paese se, da una parte, sono recentemente divenuti "indisponibili" per quanti dalle coste meridionali del Mediterraneo cercano maggiori fortune in Europa, dall'altra, ma questo ahimè da molto più tempo, sono anche poco interessati dal crescente traffico commerciale che attraversa il Mediterraneo. Si tratta di un fenomeno tutto italiano (il resto dei porti del Mediterraneo sembrano invece approfittarne) che non dipende dall'efficienza dei porti, o da provvedimenti legislativi restrittivi, ma da un sistema complessivo di offerta trasportistica scarsamente competitivo.

Il nuovo impulso del commercio internazionale

Gli scambi di merce a livello internazionale hanno subito un brusco rallentamento a partire dal 2009, scontando gli effetti della crisi finanziaria globale, dopo un lungo periodo di crescita costante che dalla fine del secolo scorso aveva caratterizzato l'andamento dei commerci internazionali. Alcuni osservatori avevano pronosticato che tale crescita – sia in termini di valore, che di volumi delle merci scambiate – non avrebbe più ripreso (al termine della congiuntura negativa internazionale) i ritmi di crescita pre-crisi anche in ragione della necessità di contenere il consumo energetico necessario per alimentare tali ritmi ed i conseguenti impatti ambientali.

A partire dal 2016, il differenziale tra crescita del Commercio internazionale e del PIL mondiale è tornato ad aumentare, sia in termini di volumi, sia di valori. Emerge chiaramente dal confronto dell'evoluzione dei due insiemi (PIL e Scambi commerciali) l'andamento proporzionale, con gli scambi internazionali che sostanzialmente amplificano gli

Considerations on the conjuncture of Italian ports

by Andrea Appetecchia

The Italian port system over the past few years has failed to take advantage of the extraordinary growth in international and Mediterranean basin seaborne traffic.

The following article analyzes the reasons for this shortfall which, in a nutshell, are linked to the gap of the infrastructural network (accessibility) on the one hand, and on the other, to the delay in technological innovation and organization in transport & logistics companies, and finally to the poor professional qualifications of transport & logistics workers and the inferior quality of working conditions. The keys to overcoming this delay are: increasing the efficiency of the public administration; promoting organizational and technological innovation in transport and logistics companies; upgrading workers' skills and knowledge.

Nella pagina a fianco, in alto: Porto di Ancona (fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale); in basso: porto di Bar, Montenegro (fonte: Autorità portuale di Bar).

| Anno | PIL Mondiale in Triloni di US\$ | Variazione % anno su anno | Valore degli scambi in Triloni di US\$ | Variazione % anno su anno |
|------|---------------------------------|---------------------------|--|---------------------------|
| 2009 | 63.327 | | 12,6 | |
| 2010 | 66.037 | 4,3 | 15,3 | 21,4 |
| 2011 | 68.101 | 3,1 | 18,3 | 19,6 |
| 2012 | 69.811 | 2,5 | 18,5 | 1,1 |
| 2013 | 71.662 | 2,7 | 18,9 | 2,2 |
| 2014 | 73.698 | 2,8 | 19 | 0,5 |
| 2015 | 75.803 | 2,9 | 16,5 | -13,2 |
| 2016 | 77.752 | 2,6 | 16 | -3,0 |
| 2017 | 80.209 | 3,2 | 17,7 | 10,6 |
| 2018 | 82.643 | 3,0 | 19,5 | 10,2 |

1 - Tabella 1: evoluzione del PIL mondiale e commercio mondiale. Fonte: Elaborazione ISFORT su dati World Bank e SRM, 2019.

| | Traffico (Mln di tonn.) | | | Ripartizione traffico | | |
|-----------------|-------------------------|---------------|---------------|------------------------|-------------|---------------|
| | <i>Val assoluto</i> | | <i>Var. %</i> | <i>Distribuzione %</i> | | <i>Var. %</i> |
| | 1995 | 2017 | | 1995 | 2017 | |
| Container | 371 | 1.834 | 394,3 | 8 | 17 | 9 |
| Rinfuse solide | 2.230 | 5.722 | 156,6 | 48 | 54 | 6 |
| Rinfuse liquide | 2.050 | 3.146 | 53,5 | 44 | 29 | -15 |
| Totale | 4.651 | 10.502 | 130,0 | 100 | 100 | 0 |

2 - Tabella 2: ripartizione traffico marittimo mondiale (1995-2017). Fonte: SRM, 2019.

| | 2018 | | 2023 | |
|--|----------------|--------------|----------------|--------------|
| | Milioni di TEU | Val. % | Milioni di TEU | Val. % |
| Scambi interni Estremo oriente | 29,8 | 28,4 | 38,6 | 29,7 |
| Scambi con l'Europa (America, Africa e Asia) | 39,6 | 37,8 | 47,7 | 36,7 |
| Scambi America (Nord e Sud America e Asia) | 35,5 | 33,8 | 43,7 | 33,6 |
| Totale | 104,9 | 100,0 | 130,0 | 100,0 |

3 - Tabella 3: stime di crescita degli scambi internazionali (2018-2023). Fonte: Elaborazioni su dati IHS Global Insight, 2019.

andamenti del PIL. Tra il 2014 ed il 2016 si è assistito ad una consistente frenata degli scambi, cui ha corrisposto una modesta riduzione della crescita PIL (Tab. 1).

Tra la fine dello scorso millennio e l'inizio del nuovo millennio il volume delle merci trasportate via mare sono più che raddoppiate passando da 4,7 Mld di tonnellate (1995) alle attuali 10,7 (2017).

Si tratta di un mutamento ben più ampio e che non si limita ad aumento indiscriminato, ma si sostanzia anche in una redistribuzione dei volumi trasportati tra i vari segmenti di traffico, nonché tra gli ambiti territoriali di origine e di destinazione degli scambi.

In particolare le rinfuse liquide salgono (+53%), mentre accelerano le rinfuse solide (+156%) ed "esplosione" il traffico contenitori che è quasi quadruplicato nel periodo considerato (+394%). La diversa intensità di crescita delle varie componenti del traffico ridisegna anche le specializzazioni

dell'armamento e delle infrastrutture portuali, che – come indicano le più accreditate società di previsione – si sono attrezzati - e continueranno ancora a farlo per i prossimi anni - per accogliere le nuove configurazioni del traffico con importanti ricadute commerciali, economiche ed occupazionali sulle sedi portuali e sui territori che le ospitano.

Tali investimenti riguardano in particolare il traffico container (il cui peso percentuale è più che raddoppiato nel periodo osservato, passando dall'8 al 17%) ed alle rinfuse (cresciuto del 6% nel medesimo arco di tempo), ponendo meno attenzione al trasporto delle rinfuse liquide (che invece ha ridotto il proprio peso percentuale sul totale dei traffici del 15%) (Tab. 2).

Si rileva inoltre una maggiore crescita dei cosiddetti Paesi emergenti, ed un innalzamento dei transiti lungo il Mar Mediterraneo grazie al rinnovato slancio del passaggio del canale di Suez. Lo scambio di contenitori tra le principali aree com-

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Numero di navi (migliaia) | 17,8 | 17,2 | 16,6 | 17,1 | 17,5 | 16,8 | 17,6 | 18,2 |
| Tonnellate di merce (milioni) | 692 | 740 | 754 | 822 | 823 | 819 | 909 | 983 |

4 - Tabella 4: Attraversamento Canale di Suez. Fonte: SRM, 2019.

| Porti | Quota percentuale del traffico portuale europeo | | Perdita/Acquisizione quote di mercato |
|---|---|-----------|---------------------------------------|
| | 2008 | 2018 | |
| Nord Europa (da Le Havre ad Amburgo) | 46 | 39 | -7 |
| Mediterraneo meridionale | 8 | 8 | 0 |
| Mediterraneo Occidentale | 12 | 13 | 1 |
| Mediterraneo Orientale | 8 | 14 | 6 |
| Mar Nero | 6 | 6 | 0 |
| Gran Bretagna | 7 | 7 | 0 |
| Costa Atlantica | 2 | 3 | 1 |
| Mar Baltico | 3 | 4 | 1 |
| Italia | 8 | 6 | -2 |

5 - Tabella 5: dinamiche evolutive della portualità europea (2008-2018). Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati SRM, 2019.

mercanti del Pianeta (Americhe, Europa ed Asia), al netto dunque degli scambi interni, si è attestato nel corso del 2018 attorno ai 100 milioni di TEU (104,9), mentre nel 2023 dovrebbe attestarsi a 130 milioni di TEU.

Il mercato Europeo rimane il primo, anche se perde poco più di 1 punto percentuale in termini di quota di traffico, in favore soprattutto degli scambi tra Paesi dell'Estremo oriente che guadagnano, sia in termini di valore assoluto del traffico che di peso specifico (Tab. 3).

Le aree di maggiore scambio e anche di crescita più intensa sono collocate nel versante orientale del Mediterraneo (Estremo e Medio Oriente) ed in particolare in Cina, tuttavia la posizione centrale delle economie mature dell'Europa e del continente americano (in particolare degli Stati Uniti) rimane ancora solida, assorbendo più di 2/3 del traffico delle principali rotte del Pianeta.

Il "ritorno" del Mediterraneo

La crescita del quadrante orientale del Pianeta, trainato per lo più dalla Cina, non è il solo fenomeno che sta collocando al centro degli scambi internazionali di merce il bacino del Mediterraneo.

In primo luogo la "guerra" commerciale tra Stati Uniti e Cina sta indebolendo gli scambi lungo le linee transpacifiche (Estremo Oriente-Nord America), in favore di quelli Asia-Europa. Tuttavia si tratta di un fenomeno recente che imprime ulteriore impulso ad un trend già attivo da tempo, legato ad un riequilibrio dei traffici tra Stati Uniti, Europa e Cina. In passato, infatti, il traffico era fortemente polarizzato all'interno delle linee di collegamento tra Estremo Oriente e costa occidentale degli Stati Uniti, mentre oggi i volumi generati da quelle tra Asia e Europa sono sostanzialmente equivalenti a quelle Transpacifiche. Nel 1995 le rotte transpacifiche valevano il 53% dei transiti globali e quelle

di Asia-Europa il 27%; oggi tale quota si è sostanzialmente riavvicinata con una ripartizione rispettivamente del 45% e del 42%.

Il principale indicatore della crescita di rango del bacino del Mediterraneo all'interno degli scambi internazionali di merce è l'incremento tumultuoso dei transiti lungo il Canale di Suez. Tra il 2011 ed il 2018 non è tanto il numero di navi a crescere (circa del 2,2%), ma sono soprattutto i volumi di merce (42%) (Tab. 4).

La perdita di appeal dell'Italia

Guardando all'orizzonte di medio e lungo termine, le nuove vie di collegamento e di modalità di trasporto confermano la rinnovata centralità del Mediterraneo, rispetto alla quale sarebbe lecito attendersi impatti coerenti sul sistema portuale italiano e sulla rete logistica nazionale.

Il traffico portuale in ambito europeo nel corso degli ultimi dieci anni è mutato, con una contrazione di circa 7 punti percentuali del peso dei porti del cosiddetto *Northern Range*¹, in favore degli scali collocati nella costa orientale (+6%) e nella costa occidentale (+1%) del Mar Mediterraneo. Il sistema portuale italiano si pone in netta controtendenza rispetto all'andamento generale continentale, in quanto, pur essendo collocato nel bacino i cui trend di traffico sono in crescita, nel medesimo periodo ha perso parte della propria quota (-2%) (Tab. 5).

Qual è la ragione della scarsa attrattività della portualità italiana?

I porti italiani rimangono sempre con livelli di traffico complessivi costanti. Vi sono importanti rimodulazioni sui segmenti di traffico (crescita del traffico container e di rotabili, stabilità delle rinfuse

¹ Si tratta della costa settentrionale del continente europeo che comprende i maggiori scali dell'area dal porto di Le Havre, in Francia, fino al porto di Amburgo, in Germania.



6 - Nave Energia, armatore Grimaldi. Fonte: Confitarma.



7 - Imbarco camion su nave Ro-Ro "Suprema", armatore Grandi Navi Veloci. Fonte: Confitarma.

solide e diminuzione di quelle liquide) (Tab. 6), ma l'incremento dei traffici orientali non sembrerebbe interessare l'offerta trasportistica italiana. Non è solo la via della seta ma una nuova geometria degli scambi commerciali che si va consolidando e che cerca soluzioni logistiche complessive. In Italia solo alcuni rari casi di eccellenza si stanno misurando con questi fenomeni, i dati complessivi del Paese sembrano invece mostrare uno scarso interesse. Tra il 2011 ed il 2018 il volume delle merci che hanno attraversato il Canale di Suez è cresciuto del 42%, mentre quello del sistema portuale italiano solo del 2% (Tab. 7).

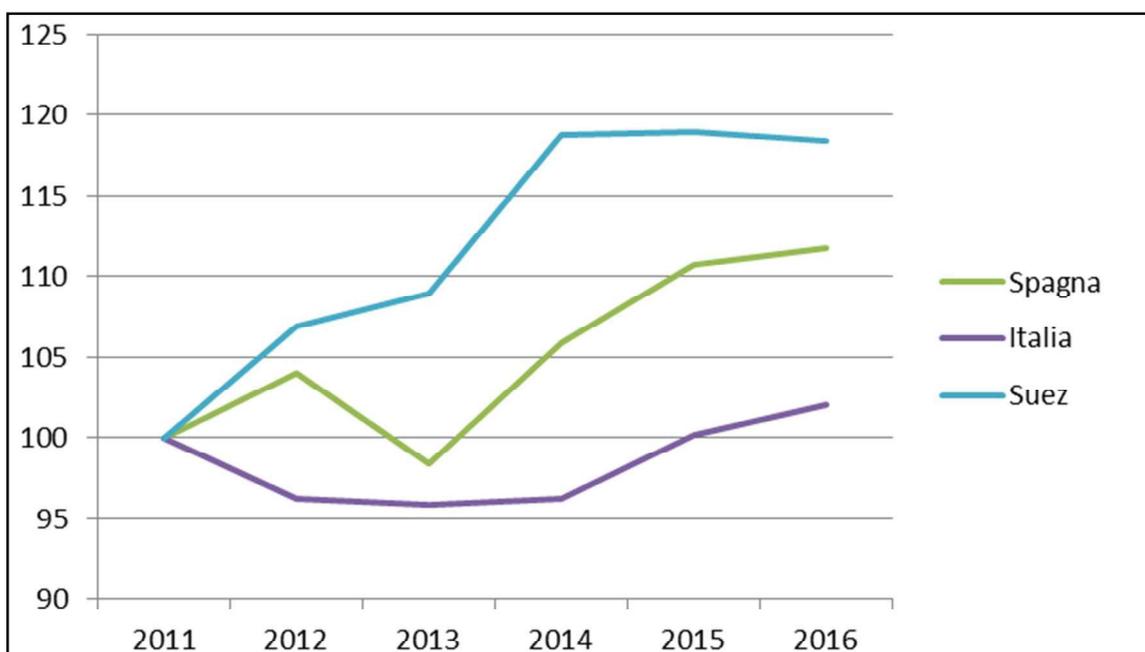
Come già ricordato nei precedenti paragrafi buona parte del traffico aggiuntivo si è diretto verso gli scali collocati lungo le coste orientali del bacino del Mediterraneo, tuttavia, guardando all'andamento del traffico di un sistema portuale nazionale simile a quello italiano come quello spagnolo, si può notare che quest'ultimo tra il 2011 ed il 2016 è cresciuto del 12%, in coerenza con le performance del Canale di Suez (+18%), mentre quello italiano solo del 2% (Graf. 1). I porti e quanti vi lavorano non sono svogliati, ma è piuttosto la rete infrastrutturale che si trova alle loro spalle che ne limita l'operatività. Anche se è

| | 1995 | | 2017 | | Var % 95/17 |
|--|----------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------|
| | Volumi in milioni di tonn. | Ripartizione percentuale | Volumi in milioni di tonn. | Ripartizione percentuale | |
| Container | 371 | 8,0 | 1.834 | 17,1 | 394,3 |
| Carichi secchi (rinfuse solide) | 2.230 | 47,9 | 5.722 | 53,5 | 156,6 |
| Prodotti petroliferi (rinfuse liquide) | 2.050 | 44,1 | 3.146 | 29,4 | 53,5 |
| Totale | 4.651 | 100 | 10.702 | 100 | 130,1 |

8 - Tabella 6: tonnellate di merci gestite dal sistema portuale italiano (2005-2018). Elaborazioni ISFORT su dati Assoport, vari anni.

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Italia | 481 | 463 | 461 | 463 | 482 | 491 | 499 | 491 |
| Suez | 692 | 740 | 754 | 822 | 823 | 819 | 909 | 983 |

9 - Tabella 7: attraversamento Canale di Suez e traffico sistema portuale italiano (milioni di tonn.). Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati SRM e Assoport, 2019.



10 - Grafico 1: evoluzione traffico Canale Suez, Sistemi portuali italiano e spagnolo (2011-2016) (Numero indice 2011=100). Fonte: Elaborazioni ISFORT su dati SRM e Assoport, 2019.

riduttivo attribuire tutta la responsabilità al vuoto di infrastrutture. Ogni qual volta si enunciano i problemi di mobilità delle merci e delle persone in Italia, infatti, si è soliti recitare il "mantra" del "gap infrastrutturale", ma purtroppo non sono solo le lacune infrastrutturali, o i cosiddetti "missing link", i freni che impediscono al Paese di cogliere le opportunità che gli "passano sotto il naso".

L'analisi della rete infrastrutturale nazionale ed il suo confronto con gli altri Paesi europei non segnalano un particolare deficit infrastrutturale. L'Italia non riesce a cogliere le opportunità non tanto - o almeno non solo - a causa della sotto-dotazione quantitativa delle reti, quanto piuttosto per la modesta capacità del sistema di assicurare collegamenti rapidi a territori, grandi metropoli all'interno e mercati di sbocco verso il resto d'Europa.

Non mancano i programmi, né tanto meno l'ordinamento in priorità strategiche degli interventi (dal Piano nazionale dei trasporti del 2001 fino al recente Connettere l'Italia del 2017 non sembra

manca il supporto programmatico) e, nonostante le note difficoltà di bilancio e di posizione debitoria del Paese, neanche le risorse. Ogni anno nell'ultimo decennio, secondo i dati di bilancio delle amministrazioni centrali dello Stato, l'Italia ha mediamente "pagato" 30 miliardi per la costruzione di opere infrastrutturali per la mobilità, che si sono però dispersi, da una parte, in tanti micro interventi e, dall'altra, in grandi opere che hanno richiesto decenni per la loro realizzazione. Ciò che manca è la capacità di spendere le risorse appostate soprattutto per le cosiddette grandi opere (gli stessi dati di Bilancio ci segnalano che di anno in anno i residui degli anni precedenti sono più elevati delle risorse impegnate per la costruzione di nuove opere pubbliche) e, quando finalmente si avvia il processo realizzativo, la dilatazione dei tempi di conclusione dei lavori è impressionante (4,5 anni in media, che arrivano fino a oltre 14 per le opere di maggior valore economico).

Terminato il "calvario" della costruzione/completamento della rete infrastrutturale sarebbe lecito

chiedersi se, oltre all'effetto positivo sulla crescita del Paese determinato nella costruzione delle opere, fosse possibile riuscire a "guadagnare" qualcosa (in termini di contributo al PIL e di creazione di posti di lavoro) anche dall'utilizzazione di tali opere, grazie alle attività economiche della branca dei servizi di trasporto e logistica.

Ma purtroppo anche questa è una delle ragioni della fiacca performance, oltre che dei porti, dell'intera filiera dei trasporti nazionale. La debole capacità del Paese di cogliere le opportunità che interessano il bacino del Mediterraneo poc'anzi richiamate è dovuta anche all'estrema debolezza del tessuto imprenditoriale nazionale che anima il comparto dei servizi di trasporto e di logistica. Efficacia delle infrastrutture e debolezza imprenditoriale sono infatti i due corni del medesimo problema.

La spiccata vocazione internazionale della manifattura, la rinnovata centralità del nostro bacino marittimo di riferimento, non sembrano aver determinato un cambio di passo dell'"industria" del trasporto e della logistica nazionale. Il made in Italy manifatturiero che sostiene il saldo positivo tra il valore delle esportazioni e quello delle importazioni del Paese non riesce a dare impulso al rilancio dei servizi di trasporto. Il saldo positivo dell'import/export nazionale tra il 2018 ed il 2016 è più che triplicato lievitando da 10 a 33 miliardi. Per riuscire a rendere sostenibile la crescita sospinta dalle proiezioni internazionali del made in Italy - ha di recente sostenuto l'editorialista del Corriere della Sera Dario Di Vico² - si rende opportuno, oltre ad una adeguata infrastrutturazione, un più deciso sostegno da parte del comparto dei servizi di trasporto e logistica.

Il made in Italy per sostenere la propria proiezione internazionale acquista i servizi di trasporto presso imprese straniere, il saldo della bilancia commerciale di tali servizi è da molti anni negativo (nel 2018 il passivo era di 5,5 miliardi). Il solo autotrasporto tra il dal 2000 al 2018 ha dimezzato la propria quota di mercato passando dal 40% al 20%.

I servizi di trasporto e logistica nazionale, se vogliono recuperare le posizioni perse in questi ultimi anni, dovrebbero innalzare il proprio livello di competitività. Per farlo serve un impegno meno

generico e più incisivo da parte delle Istituzioni, soprattutto a livello europeo, cui si deve aggiungere una maggiore disponibilità da parte delle imprese ad avviare un processo di modernizzazione e di innovazione tecnologica al loro interno.

Il ritardo nell'innovazione influisce sui modelli organizzativi e sui sistemi tecnologici che ancora oggi sono poco avanzati e limitano le performance delle quasi 100 mila imprese di settore in cui lavorano poco meno di 900 mila persone con qualifiche professionali molto basse e livelli retributivi prossimi, se non inferiori, agli "standard del reddito di cittadinanza".

Tuttavia nel mondo dei servizi di trasporto un interessante punto di rilancio può giungere dal lavoro portuale, sia per posizione all'interno delle catene logistiche di trasporto, sia per evoluzione dell'organizzazione, sia delle imprese che del lavoro.

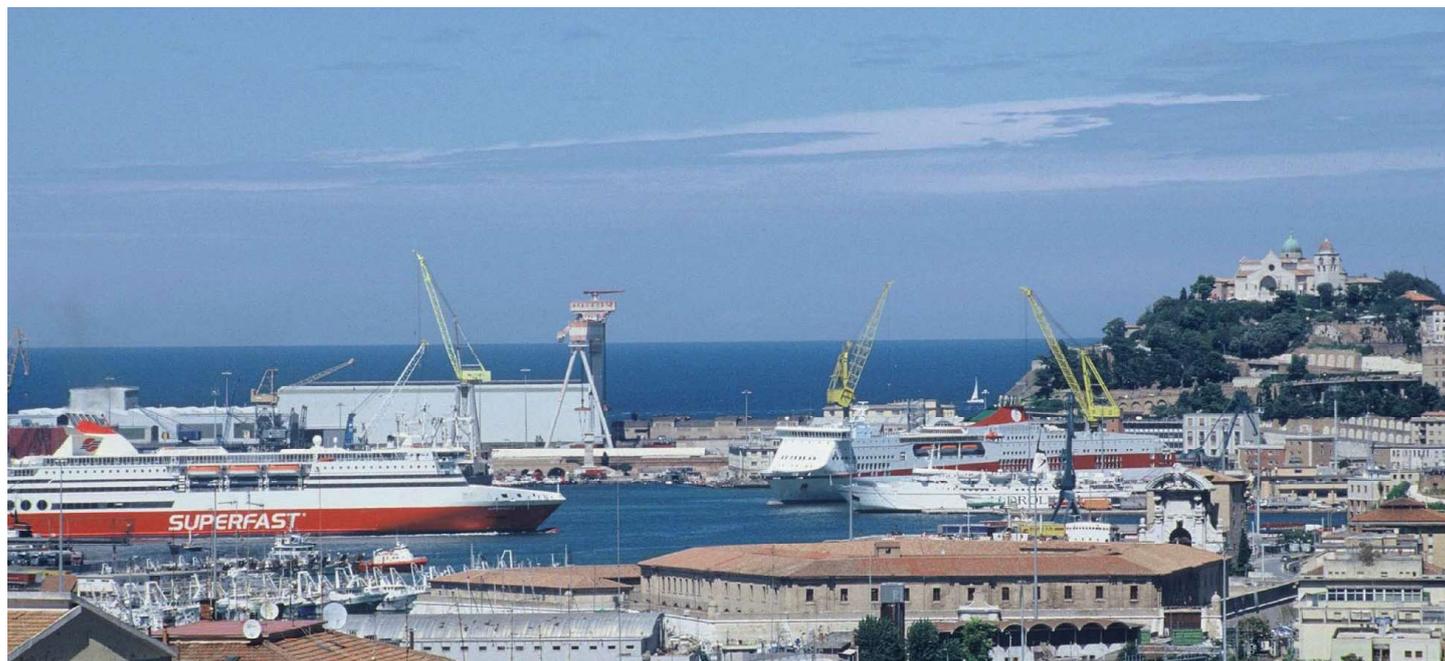
Sebbene il settore rappresenti una piccola porzione del vasto mondo della logistica, esso però occupa una posizione strategica all'interno delle catene logistiche di trasporto ed inoltre si è già da tempo misurato con la crescita professionale dei propri addetti e l'innovazione dei modelli organizzativi e tecnologici delle imprese. Non a caso il valore economico generato da ogni singolo addetto del sub-comparto è il più elevato di tutto il settore logistico³.

Il settore fin dal 1994 ha vissuto una mutazione genetica dell'assetto giuridico, economico ed organizzativo delle condizioni di lavoro, cui si è sovrapposto l'ingresso di nuove tecnologie che hanno in buona parte sostituito il lavoro umano, ridefinendo ruoli, funzioni e status delle imprese e degli addetti che operano in porto.

La flessibilità unita al rispetto della dignità e della qualità del lavoro sono già da tempo un patrimonio consolidato del mondo portuale nazionale, che potrebbe essere positivamente messo a disposizione per il complesso dei servizi di trasporto al fine di recuperare quella competitività al momento sembra essere lontana.

La recente riforma del 2016 (Decreto Legislativo 169/2016), pur non avendo stravolto l'impianto della riforma del '94, ha definito una serie di iniziative volte ad incrementare le qualifiche professionali degli addetti al fine di allinearli alle nuove

11 - Porto di Ancona, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale.



TRASPORTI & CULTURA N.54-55

sfide tecnologiche ed imprenditoriali che stanno interessando il settore.

Si tratta di sfide importanti, poiché l'incremento del traffico gestito nei porti italiani, oltre ad aumentare il gettito generato dalle tasse portuali, determina un impatto economico ed occupazionale rilevante, sia nell'ambito portuale, sia nel resto delle attività direttamente connesse alla filiera logistico portuale, ma anche ad altre che beneficiano dell'indotto di tali attività.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Assoporti/Censis, *La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione*, Roma, 2008.

Assoporti, *Bollettino statistico 2017*, Roma 2019.

Autorità Portuale di Genova, *Impatto economico-sociale del Porto di Genova*, RTI Prometeia, Nomisma e Teorema, Maggio 2016.

Banca d'Italia, *Indagine sui trasporti internazionali di merci*, Roma, 2019.

S. Bologna e S. Curi, "Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare", *Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali* n. 161, 2019.

Confcommercio/ISFORT, *Nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia*, Ottobre 2015.

Confcommercio/ISFORT, *Nota di aggiornamento sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia*, Ottobre 2016.

ISFORT, *Background paper convegno "Un treno che viene dal mare"*, Uiltrasporti, Milano 18.10.2019.

ISFORT, *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, Rapporti periodici ISFORT n. 15, 2011 e n. 16, 2012

V. Marzano, D. Aponte e M. Arena, "Alta connettività: il treno merci europeo a sostegno dello sviluppo economico e produttivo dell'Italia", in E. Cascetta, *Perché TAV*, Sole 24Ore, 2019.

SRM, *Italian Maritime Economy: Nuovi scenari del Mediterraneo*, Napoli, 2019.



12 - Terminal Container porto di Bar. Fonte: Autorità portuale di Bar (Montenegro).