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

In copertina: veduta aerea del Container Terminal di La Spezia. Foto fornita da Contship.

54-55

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 L736S

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 SOSTENIILITÀ 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 Vanelslander

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 benefitting 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.

TRASPORTI & CULTURA N.54-55

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 manufatturiera 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.

AIDA
www.aida.de

Il porto di Napoli nello scenario delle grandi trasformazioni marittime

di Pietro Spirito

La trasformazione dei rapporti tra manifattura e logistica ha reso negli ultimi decenni radicalmente differenti le matrici degli scambi, l'organizzazione dei flussi, i modelli di funzionamento operativo dell'economia capitalistica. Il confine tra produzione e logistica è progressivamente diventato meno netto: la connettività ha assunto un ruolo sempre più strategico nella definizione della gerarchia dei rapporti competitivi tra i territori e tra le industrie. Anche nei flussi turistici sono cambiate radicalmente le logiche di articolazione del mercato: l'accessibilità determinatasi per effetto delle trasformazioni radicali indotte da un lato dalle compagnie aeree *low cost* e dall'altro dall'alta velocità ferroviaria - che ha connesso in modo frequente e rapido le principali metropoli italiane ed europee - ha intensificato le opportunità di viaggio ed ha trasformato la struttura della domanda.

L'economia delle connessioni

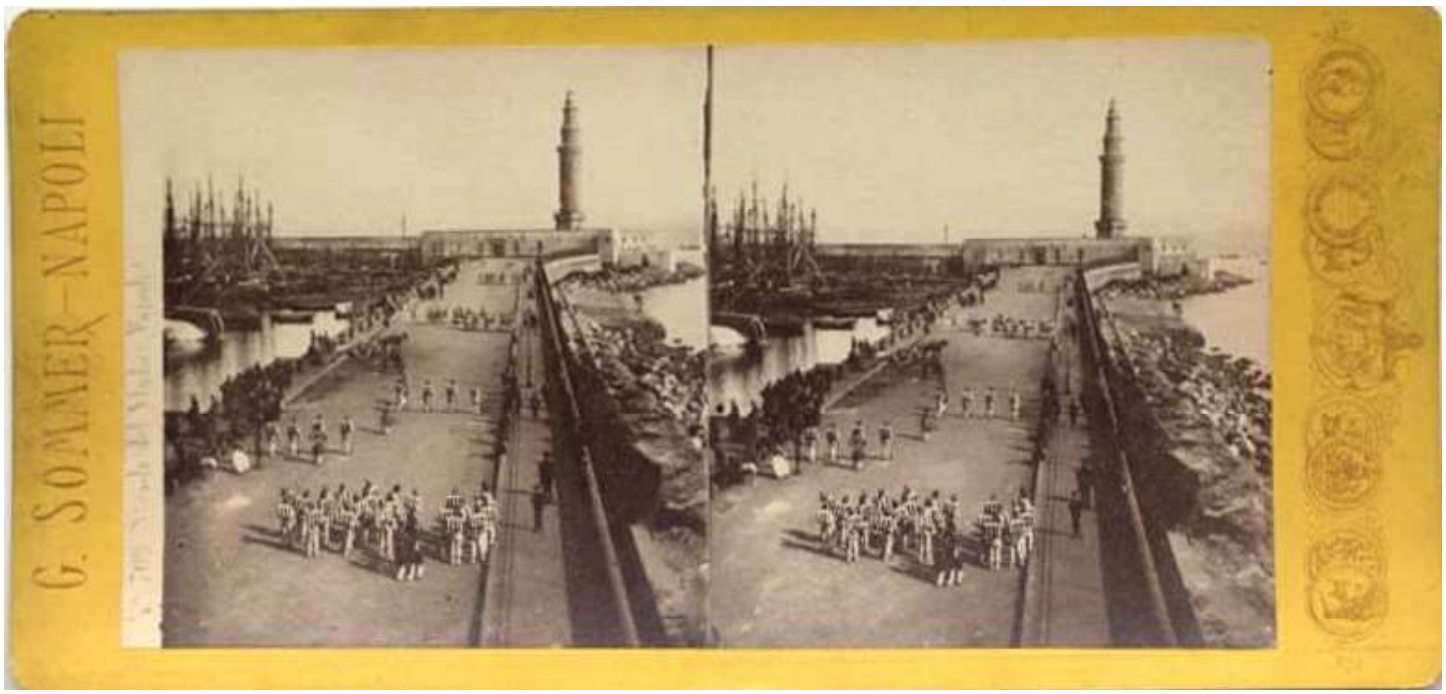
Le caratteristiche multifunzionali del porto di Napoli indurrebbero inevitabilmente a tener presenti entrambi i fenomeni di trasformazione, sia sul versante dei traffici commerciali sia sul fronte della mobilità turistica. Nella nostra analisi ci concentreremo sul traffico commerciale perché, mentre la ripresa turistica è un fenomeno positivo verificatosi a Napoli nel corso dell'ultimo lustro, manca ancora una ripresa industriale e logistica per proiettare la città partenopea in uno scenario di vera ripresa economica.
La nuova rivoluzione industriale che si è svolta nell'arco di pochi decenni – a cavallo tra la fine del XX secolo e l'inizio del XXI - non si limita ad esercitare la sua influenza sui rapporti mercantili e sul commercio internazionale. Coinvolge anche la sfera delle istituzioni, degli scenari geo-strategici, dei comportamenti sociali.
Nei decenni a cavallo del Duemila, quasi un quinto della industria mondiale si è spostato dai Paesi del G7 all'I6 (i principali sei Paesi in via di industrializzazione).
Le reti lunghe delle connessioni marittime hanno costruito gli itinerari primari, con servizi sempre più economici e competitivi, grazie alle economie di scala del gigantismo navale. La qualità dell'offerta complessiva di logistica è dipesa sempre di più dall'efficienza delle reti corte terrestri, e dalla qualità delle interconnessioni tra i diversi modi di trasporto. Sono questi gli elementi che fanno oggi maggiormente la differenza dal punto di vista della qualità dei servizi logistici.
Nelle scelte di priorità sugli investimenti da realizzare per le reti di mobilità, va messo in evidenza

The port of Naples within the scenario of the great maritime transformations

by Pietro Spirito

The multifunctional characteristics of the port of Naples suggest taking into consideration current transformations in both the area of commercial traffic and that of tourist mobility; the analysis in this article however concentrates on commercial traffic because we have yet to see an industrial and logistical upturn that can project the city into a scenario of true economic recovery.
Italy, and the south in particular, lacks the connecting infrastructure required to build intermodal services: the connections between ports and the railway network are an underrated priority, negotiations are underway in the port of Naples with the Italian railway system.
The port system in southern Italy has, in recent years, witnessed the crisis of pure transshipment ports, such as Gioia Tauro and Taranto in particular. The gateway function reclaims a leading role, confirming that port systems can be competitive if they can build a dialogue between the surrounding territory and the system of maritime connections,
The South has always had a hard time accepting its logistical marginalization with respect to supply markets and outlet markets. It undoubtedly needs infrastructural works that make its ports more competitive, but it also needs logistical services that are up to the task of providing competitive responses. On this front, the ports of Southern Italy as a whole, and the ports of Naples and Salerno in particular, must rise to the challenges of the years to come.

Nella pagina a fianco, in alto: navi in porto di Napoli tra il 1890 e il 1900 (fonte: Wikipedia); nave da crociera di AIDA Cruises in uscita dal porto di Napoli (Wikipedia).



1 - Giorgio Sommer (1834-1914), *Strada del molo a Napoli* (fonte: Wikipedia).

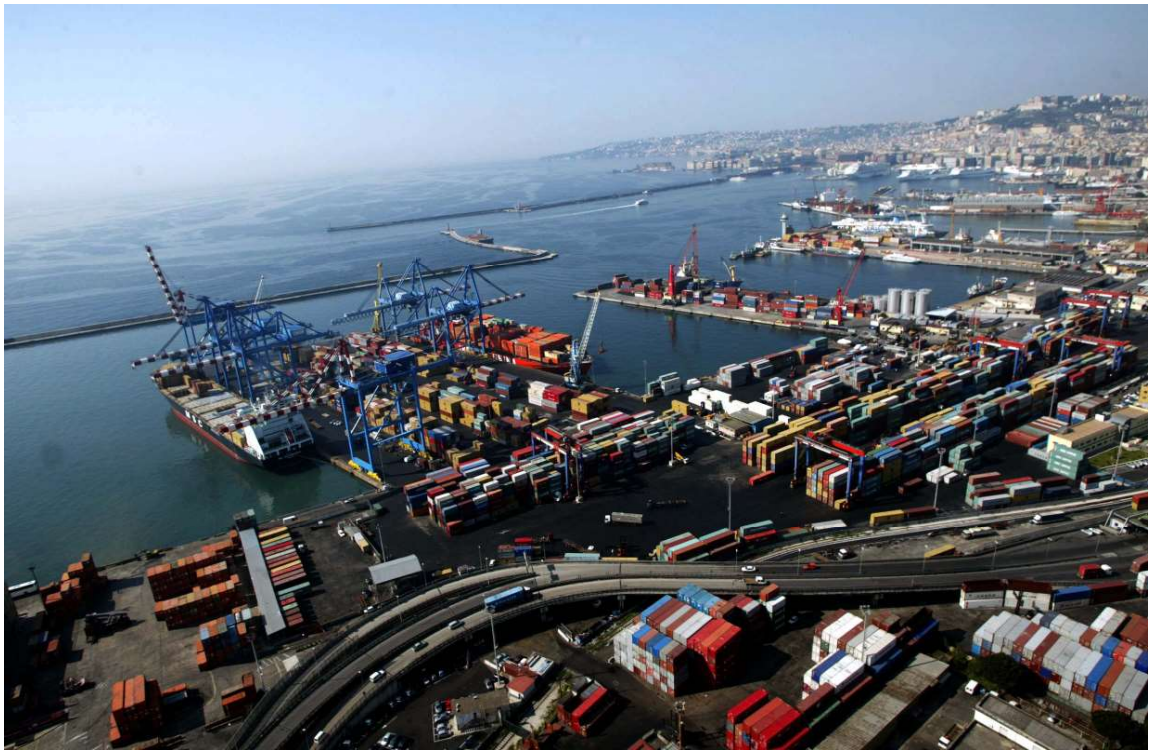
che quel che manca nel nostro Paese, e soprattutto nel nostro Mezzogiorno, sono le infrastrutture di interconnessione, che costituiscono la condizione per poter rendere possibile la costruzione di servizi intermodali, oggi non sempre competitivi, perché sin qui **è** stata disegnata una rete più fondata sulle singole modalità di trasporto che non su efficienti meccanismi di interscambio.
I collegamenti tra porti e rete ferroviaria rappresentano una priorità sin qui del tutto sottovalutata nel nostro Paese. Se si analizzano le caratteristiche strutturali dei porti del Nord Europa, viene fuori con grande chiarezza che l'infrastruttura ferroviaria presente in quei sistemi portuali consente di realizzare connessioni intermodali a condizioni competitive rispetto al tutto strada, senza quei costi di manovra e di movimentazione interna ai perimetri portuali che spiazzano il potenziale vantaggio competitivo della soluzione intermodale mare-ferro sulle medie e sulle lunghe distanze.
Solo la formazione, sin dall'interno del perimetro portuale, di treni a standard internazionale, con una lunghezza pari ad almeno 750 metri e con sagoma PC80, in grado quindi di garantire competitività su tutto l'itinerario, possono consentire di attivare servizi competitivi intermodali, cominciando a ribaltare quella caratteristica dominante del trasporto su gomma nei collegamenti tra porti e destinazioni finali che caratterizza invece l'economia marittima italiana, con l'eccezione dei porti di Trieste e di La Spezia.
Invece di intervenire su questa componente, si è continuato solo ad esprimere l'inutile lamento sul fatto che una parte del traffico container destinato al Nord Italia effettua una navigazione molto più lunga, sino al Nord Europa, per poi giungere a destinazione attraverso connessioni ferroviarie.
Nel porto di Napoli, per svolgere un esempio concreto, il raccordo ferroviario presenta una struttura fortemente deficitaria, da un lato perché presenta binari nello scalo marittimo di lunghezza pari a 350 m., che determinano la necessità di due tirate di manovra per comporre un treno, dall'altro perché, per connettersi allo scalo ferroviario di partenza di Napoli Traccia, deve attraversare a raso una via di scorrimento cittadina ad alta densità.
Con Rete Ferroviaria Italiana è stato avviato un progetto di fattibilità per costruire il nuovo raccordo nella zona orientale del porto, all'altezza della nuova Darsena di levante, il futuro terminal contenitori. Tale nuovo collegamento è stato progettato per superare i vincoli strutturali dell'attuale terminal ferroviario, migliorando la competitività delle connessioni intermodali.

Il ruolo dei porti meridionali nello scenario mediterraneo

Uno degli strumenti principali per la riscrittura dell'economia meridionale è la valorizzazione produttiva della logistica, e la capacità di farne un'industria a supporto del rilancio manifatturiero. Non sarà un'equazione facilmente risolubile, considerando anche le conseguenze della crisi di lunga durata dalle quali si stenta ancora ad uscire, proprio negli Stati dell'Europa meridionale: la brusca frenata dell'economia, l'aumento dei divari regionali, gli squilibri economici e sociali che ne sono conseguiti condizionano pesantemente molti degli assetti sui quali si fondano gli equilibri della politica internazionale.
Occorrerà meglio comprendere quali siano le vocazioni strategiche maggiormente adeguate per rilanciare la portualità meridionale, ricucendo quegli strappi tra porti e territorio che si sono determinati nei passati periodi, in cui sembrava che premiasse una competizione interna tra porti limitrofi, piuttosto che una strategia di più vasto raggio mirata a costruire un modello di sistema portuale adeguato e competitivo su scala regionale e sovraregionale.
Nel corso degli anni recenti, tutta la portualità mediterranea ha recuperato uno spazio competitivo rispetto al *northern range* europeo, ma gli assetti tra i diversi porti mediterranei sono mutati profondamente: si sono affacciati nuovi approdi, si stanno realizzando importanti investimenti infrastrutturali. L'Italia, in questo quadro, si è caratterizzata per un elevato grado di campanilismo logistico, con una frammentazione del disegno di rete che

2 - Stazione Marittima di Napoli vista dal Molo Beverello.

ha sempre rifuggito dalla necessità di determinare quella gerarchia delle funzioni indispensabile per generare economie di scala e unitarietà del disegno di network.
È mancata del tutto una visione di sistema ed una specializzazione delle piattaforme portuali e logistiche coerente con le trasformazioni che si stavano determinando nella riorganizzazione dei processi industriali e nella geografia delle rotte.
Dalla metà degli anni Settanta del secolo passato, è prevalsa l'idea, nell'industria come nella logistica, che "piccolo è bello". In un mondo che costruiva un assetto competitivo di scala sempre più globale, sono continuati a prevalere i localismi, che certamente stanno anche nel codice genetico di una nazione di recente costituzione, basata più sulla gloriosa storia dei comuni rinascimentali che non sulla capacità di conseguire economie di scala adeguate ad affrontare la competizione internazionale.



3 - Area commerciale del Porto di Napoli vista dall'alto (fonte: Sito AdSP MTC).

4 - Il Porto di Napoli visto dall'alto (fonte: Sito AdSP MTC).

Va ricordato che nella fase di maggiore sviluppo dell'economia italiana, durante il miracolo economico del secondo dopoguerra, il nostro Paese ha potuto contare su un insieme di grandi industrie, pubbliche e private, che hanno certamente sostenuto la ricostruzione e la ripresa produttiva, consentendo anche la nascita di un articolato sistema di piccole imprese cresciute attorno alle filiere condotte dalle aziende maggiormente strutturate. Esiste dunque una questione dimensionale che oggi non può più essere elusa. Anche i migliori spiriti imprenditoriali, che certamente vanno stimolati ed assecondati, non sono sufficienti per affrontare una sfida del tutto diversa, data contemporaneamente dalla dimensione globale dei mercati, dalla digitalizzazione dell'economia, dalla costante instabilità del quadro economico.

I porti della Campania, in particolare Napoli e Salerno, possono essere tra i protagonisti di questa opportunità di sviluppo, in segmenti di mercato che sono fondamentali per l'economia marittima: le crociere, le autostrade del mare, il settore energetico, i traffici commerciali di container e le merci varie.

Nel Tirreno Centrale si concentra una *catchment area* pari al 13,6% del mercato nazionale dell'import e dell'export. Va ricordato che i porti servono i territori, e non viceversa. Soltanto se la logistica e la portualità si mettono in profonda sintonia con la struttura produttiva, e ne suscitano anche una ripresa di competitività, si riuscirà a superare quel tessuto di stagnazione che ha caratterizzato gli ultimi decenni del Mezzogiorno.

Ovviamente, serve una forte ripartenza degli investimenti industriali nelle regioni meridionali: la logistica può essere competitiva se riesce a contare su economie di scala determinate dalla robustezza e dalla continuità della domanda di servizi per il trasporto, lo stoccaggio e la lavorazione delle merci.

La portualità dell'Italia meridionale registra, negli anni recenti, la crisi dei porti di puro *transhipment*, Gioia Tauro e Taranto in particolare. La concorrenza giocata dalla portualità nordafricana, che può contare su molti fattori competitivi (tra cui il basso costo del lavoro e la larga disponibilità di spazi *greenfield*), il disegno cinese di riorganizzazione dei traffici basato sul Pireo, la crisi dei porti di puro *transhipment* determinano un ridisegno necessario delle basi portuali mediterranee.

La funzione di *gateway* torna ad assumere un ruolo trainante, confermando che i sistemi portuali possono essere competitivi a condizione che sappiano costruire un dialogo tra il territorio retrostante ed il sistema delle connessioni marittime. In comparazione con i volumi prima della crisi globale finanziaria del 2009, i porti italiani *gateway* hanno performato meglio degli hub. I porti regionali e *gateway* hanno presentato un incremento di volumi del 2,2% nel 2016, rispetto al 2007. Invece, gli hub italiani di *transhipment* hanno registrato una media di decremento pari al 3% nel periodo tra il 2007 ed il 2016.

Se da un lato la crisi dei porti di *transhipment* (Cagliari, Gioia Tauro e Taranto) genera una grave difficoltà in una parte rilevante della portualità meridionale, dall'altro lato la ripresa degli scali *gateway* può segnare una ripresa interessante dei rapporti tra territorio, industria e sistema portuale.

Tra il 2013 ed il 2017 i porti meridionali di

transhipment hanno perso quasi un milione di teu/anno. Il porto di Gioia Tauro, che nel 2007 era il quinto porto di *transhipment* in Europa, è precipitato nel 2017 al tredicesimo posto della classifica, con una riduzione dei volumi che in dieci anni è stata pari al 28,9%.
Insomma, una delle funzioni sulle quali si era basata l'identità di una parte rilevante della portualità meridionale, fondata sulla specializzazione esclusiva nel *transhipment* containerizzato, ha mostrato il suo lato di debolezza strutturale, per diversi fattori: la concorrenza degli altri porti mediterranei, con un costo del lavoro certamente più basso, la debolezza strategica della specializzazione sul puro *transhipment*, in quanto la riorganizzazione delle rotte punta a privilegiare porti con funzioni miste di *gateway* e *transhipment*: si aggiungono anche fattori di carattere normativo, fisico e geografico.
Il Mezzogiorno ha sempre vissuto con sofferenza la propria marginalizzazione logistica dai mercati di approvvigionamento e dai mercati di sbocco. Si è trattato di uno storico svantaggio competitivo che deve essere superato per rimettere al centro una rivitalizzazione della produttività totale dei fattori, elemento strategico di riferimento per garantire una strutturale competitività delle regioni meridionali.
Troppo spesso, quando si parla di competitività dei porti, si fa riferimento esclusivamente all'adeguamento infrastrutturale, tema certamente rilevante ma che da solo non è in grado di costruire quel differenziale di miglioramento logistico del quale abbiamo bisogno. Servono certamente opere infrastrutturali di miglioramento della competitività portuale, ma occorrono anche servizi logistici adeguati a dare risposte concorrenziali.
Su questo fronte la portualità del Mezzogiorno nella sua interezza, ed i porti di Napoli e Salerno in particolare, sono chiamati ad affrontare le sfide dei prossimi anni. Certamente dovranno essere completati gli investimenti programmati per migliorare la qualità complessiva della recettività portuale, ma se non si determina un salto di qualità nella organizzazione dei servizi, pubblici e privati, sarà ben difficile generare quel cambio di passo che dovrà trasformare i porti da strutture puntuali di interscambio tra mare e terra in articolazione di una catena del valore logistico complessivo al servizio del territorio.
Sul versante delle opere infrastrutturali, per Napoli, ma anche per Salerno, dopo tanti anni di stasi, si sono sbloccate le procedure necessarie per realizzare i dragaggi dei fondali, uno degli elementi di fondo per adeguare i porti alle caratteristiche contemporanee del traffico marittimo. A Napoli i lavori sono in fase di conclusione, mentre i dragaggi a Salerno cominceranno alla fine del 2019.
Non serve che i porti campani raggiungano fondali per accogliere le navi portacontainers da 22.000 TEU, in quanto la funzione di questi scali non sarà mai quella di essere hub di *transhipment,* ma devono essere raggiunte quelle profondità coerenti per accogliere navi da 10-12.000 TEU.
Analogo discorso sulla rilevanza di realizzare i dragaggi riguarda il segmento delle navi da crociera, attività nella quale il porto di Napoli è posizionato, in termini di numero di passeggeri, al terzo posto in Italia, con la possibilità di crescere ulteriormente nel corso dei prossimi anni. La dimensione delle navi da crociera continua a crescere ed ormai, tra passeggeri ed equipaggio, si potranno sfiorare nei prossimi anni le 10.000 persone imbarcate.
La matrice originaria con la quale si sono sviluppati i sistemi portuali europei costituisce uno degli elementi fondamentali da comprendere per orientare anche gli indirizzi attraverso i quali trasformare il ruolo degli scali marittimi nello sviluppo dell'economia e dei territori.
I porti del Nord Europa si sono sviluppati a sostegno della rivoluzione industriale del settore manifatturiero; in Italia il modello dominante **è** stato il porto emporio, determinatosi nei secoli, che dialoga prevalentemente fronte mare e che produce ricchezza sullo smercio, sull'intermediazione e sulle tasse.
Insomma, si è determinata una divergenza di matrice strategica, nel confronto tra porti del Nord e del Sud Europa, tra porti industriali e porti mercantili. Ora questa frattura va ricucita, se intendiamo raggiungere una rivisitazione delle funzioni svolte dal sistema portuale del Mezzogiorno.
La funzione di puro *transhipment*, che è parsa - in una determinata fase storica - una possibilità per rilanciare la portualità delle regioni meridionali del nostro Paese sull'asse tirrenico e su quello adriatico, si è mostrata un segmento di mercato troppo a basso valore aggiunto per non entrare in crisi nel momento in cui si è determinato lo sviluppo di Malta e dei porti nord-africani.
Un Paese come l'Italia può generare una portualità competitiva solo a condizione che, alle spalle dei porti, si sviluppi contestualmente una realtà industriale densa ed articolata, capace di generare una domanda di servizi di trasporto e di logistica di connessione con l'economia internazionale.
Ne consegue che lo sviluppo della funzione *gateway* dei porti meridionali costituisce l'elemento che può assicurare una maggiore saldatura tra connessioni marittime e sistema territoriale, per mettere a disposizione della necessaria ripresa industriale un sistema di connessione efficace e competitivo.
Ovviamente, rilanciare la funzione *gateway* significa consolidare il tessuto produttivo delle regioni meridionali, puntando sulla capacità di sviluppo delle industrie a vocazione principalmente di esportazione sui mercati internazionali, per generare in questo modo flussi di importazione per le materie prime e flussi di esportazione per i prodotti finiti.
Si determinerebbe in questo modo un forte impulso al rilancio delle connessioni marittime nei porti meridionali, assicurando per questa via anche una esternalità positiva per il tessuto complessivo delle realtà produttive del Mezzogiorno, anche quelle esistenti, che potrebbero avvalersi di maggiori capacità di sbocco sui mercati internazionali, grazie all'inspessimento nella densità dei collegamenti tra i porti meridionali e le principali origini/destinazioni mondiali.
Giocare all'interno la dimensione mediterranea significa cominciare a superare una visione di corto respiro basata sui provincialismi portuali che hanno caratterizzato l'economia marittima del nostro Paese nel corso dei recenti decenni. Vanno costruiti assi di cooperazione e di interscambio intermodale, concepiti al servizio della comunità industriale e produttiva.
Nell'ambito di un bacino del Mediterraneo che può infittire le proprie relazioni commerciali e le proprie relazioni marittime potrà contare molto lo sviluppo delle autostrade del mare e dei collegamenti ro-ro: lo *short sea shipping* rappresenta il 60% del trasporto marittimo complessivo di merci nella Unione Europea a 28, ed il Mediterraneo è l'a-

5 - Il Porto di Salerno visto dall'alto (fonte: Sito AdSP MTC).

6 - Il Porto di Castellammare visto dall'alto. (fonte: idem).

rea nella quale si registra la concentrazione maggiore di questa tipologia di traffico (29%).
La rappresentazione del sistema di connessioni marittime basata solo sul traffico contenitori non corrisponde alla realtà dei fatti: mediaticamente assorbe la quantità maggiore delle attenzioni, e rischia di essere una modalità di comunicazione che ricostruisce una lettura molto parziale degli assetti reali dell'economia marittima.
In prospettiva, si potrà determinare un processo di

convergenza tra le due tecniche di trasporto (container e ro-ro), anche mediante navi di concezione mista, che siano attrezzate per operare simultaneamente entrambe le tipologie di traffico (con-ro).
Il mondo dell'economia contemporanea tende ad operare innovazioni che garantiscano maggiore flessibilità nella organizzazione dei flussi di merce.
Adriatico e Tirreno sono i sistemi portuali che devono costruire una relazione mediterranea forte, rispettivamente verso l'East Med ed il West Med.
Nella prospettiva del rafforzamento del collegamento ferroviario tra Napoli e Bari, una collaborazione tra i sistemi portuali del Tirreno e dell'Adriatico diventa essenziale per configurare un assetto logistico capace di offrire al mercato, attraverso la collaborazione con le compagnie di navigazione, una rete adeguata di collegamenti efficienti.
L'orizzonte mediterraneo dei nostri tempi dovrebbe indurre il nostro Paese a ricucire questa medianità, trovando una cooperazione tra i due assi occidentale ed orientale, per affermare una propria presenza rafforzata nello scacchiere mediterraneo.
Nel disegno di politica logistica del nostro Paese, il sistema marittimo-portuale è stato individuato come pivot interno al quale costruire il rilancio dell'intero sistema logistico e del trasporto merci.
Tale nuova consapevolezza potrebbe consentire di disegnare strategia di maggiore respiro, che gli scali marittimi non si chiudono all'interno del recinto portuale, ma saranno invece più correttamente capaci di guardare alla intera catena del valore del ciclo logistico, nel quale lo snodo portuale costituisce una centralità strategica ed operativa.
Nel corso della crisi e della recessione, l'Italia è tornata ad essere una nazione guidata dalle esportazioni: se nel 2008 il saldo della bilancia commerciale registrava un risultato negativo per 30 miliardi di euro, nel 2017 tale saldo è passato ad un valore positivo di 50 miliardi di euro. In parte, tale mutamento di segno così radicale corrisponde alla riduzione del prezzo del petrolio, ma in parte ancor più marcata questa trasformazione è dovuta alla ripresa di competitività delle esportazioni italiane.
Se guardiamo all'articolazione dei flussi commerciali dell'economia italiana, comprendiamo che esistono flussi maggiormente consistenti verso e da alcune aree del mondo. È in base a questo assetto, ed alle ragionevoli previsioni, che possono essere formulate sull'evoluzione nei prossimi decenni, che deve essere definito un modello strategico per la scelta di una politica logistica italiana che faccia l'interesse nazionale nel quadro di un posizionamento europeo.
Il maggior flusso commerciale (import + export) internazionale avviene con l'area UE28, che da sola assorbe il 43,3% del totale degli scambi, seguita dagli altri paesi europei (ad eccezione della Turchia) con il 14,4%. Circa il 57,7% degli scambi internazionali dell'Italia avviene quindi con gli altri Paesi dell'Europa, mentre, per la restante parte, significative sono le percentuali fatte registrare dai paesi dell'area MENA (Marocco, Tunisia, Libia, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Turchia) e del Medio Oriente, rispettivamente pari all'11,9% ed al 10%. Verso il territorio americano nel suo insieme il flusso è pari al 9%. Gli scambi commerciali con la Cina, invece, si attestano al 2,2%, dato che aumenta, complessivamente, al 7% se si prende in considerazione l'intero territorio asiatico.
Insomma, l'area MENA costituisce il secondo bacino per rilevanza dei flussi commerciali per il nostro Paese, mentre la Cina, verso la quale è appuntata l'attenzione mediatica e politica attraverso il contenitore fascinoso ed immaginifico della Via della Seta, rappresenta oggi un'aliquota assolutamente marginale, destinata con ogni probabilità a crescere nei prossimi anni, ma oggi di dimensione certamente non strategica per definire le scelte fondamentali a tutela dell'interesse nazionale.
In questa direzione, anche la capacità di investire in rotte di autostrade del mare dai porti del Sud Italia verso i porti dell'area MENA e della sponda nord dell'Africa diventa un percorso necessario per offrire all'economia manifatturiera delle regioni meridionali un'opportunità di accesso a mercati che saranno in forte sviluppo nel corso dei prossimi decenni.
Già oggi circa il 50% di tutto l'import-export dell'Italia parte o arriva in un porto del Mezzogiorno. Questo punto di forza va reso sistema e va considerato una leva strategica di azione per rafforzare una presenza mediterranea che costituisce un asset prezioso per la nostra economia. Nell'area MENA l'export italiano vale l'11,9% del totale, e quello del Mezzogiorno il 15%. Si tratta dunque di una partita di notevole rilevanza, che vale la pena di essere giocata.
Anche per l'Europa il commercio con i Paesi del area Euro-Med (Algeria, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Palestina, Siria, Tunisia e Turchia) rappresenta una dimensione di ampia rilevanza strategica: nel 2017 i traffici in importazione dai Paesi Euro-Med per l'Unione hanno raggiunto un valore pari a 148,3 miliardi di euro, mentre in esportazione si raggiunge una cifra pari a 194 miliardi, con un avanzo della bilancia commerciale europea pari a 45 miliardi di euro: nell'insieme la regione Euro-Med rappresenta l'8,6% del totale del commercio esterno comunitario.
Insomma, per il Mezzogiorno, per l'Italia e per l'Europa nel suo insieme, la comunità economica che abbraccia il bacino mediterraneo rappresenta l'immediata frontiera del proprio sviluppo; dal rafforzamento delle connessioni dipende la capacità di rafforzare legami dai quali può trarsi una stagione di sviluppo per la sponda nord e per quella sud del Mediterraneo.
Perché ciò accada serve però sia consapevolezza degli operatori marittimi ma anche, e forse soprattutto, una iniziativa politica ed istituzionale che restituisca maggior ruolo all'Italia e all'Europa del Sud nello scacchiere mediterraneo. Occorre partire anche, e forse soprattutto, dai punti di forza che vedono già oggi il nostro Paese posizionato in modo efficace nei diversi segmenti di mercato: in particolare, nello *short sea shipping* l'Italia costituisce il 36% del volume complessivo di traffico di questa tipologia nel bacino del Mediterraneo.
Il porto di Napoli, in questo quadro, deve continuare a mantenere la sua caratteristica di multifunzionalità, che non serve solo per equilibrare l'andamento dei traffici marittimi nelle oscillazioni tra i diversi segmenti di mercato, ma è funzionale soprattutto ad assicurare all'economia territoriale un adeguato grado di connessioni commerciali.

© Riproduzione riservata