

I porti italiani e l'occasione del Pnrr

«L'ultima rotta per tornare centrali»

PAOLO VIANA

Inviato a Venezia

Non ha bloccato i traffici, ma la protesta di Trieste ha puntato i riflettori del Paese sulla portualità e l'ha fatto in un momento cruciale. Quale sia lo spiegava ieri Luigi Merlo all'hotel Excelsior, al termine del congresso di Federagenti. «Non possiamo permetterci di perdere il Pnrr – ha detto il presidente di Federlogistica –. Viviamo il paradosso di avere grandi opportunità e sacche di inefficienza». Armatori e agenti marittimi si aspettano la tempesta perfetta, quella del vorrei ma non posso. Che il loro neo-presidente Alessandro Santi descrive così: «L'asse dei traffici si sta spostando verso Sud, il Mediterraneo riconquista la sua centralità polarizzando circa il 20% dei traffici marittimi mondiali e il 27% dei traffici container ma l'Italia è solo al decimo posto per volumi intercettati tra quelli che transitano nel Mare Nostrum e fanno meglio di noi la Grecia, la Spagna e, prepotentemente, i porti del nord Africa».

Nel momento di massima espansione dei commerci via mare, seguito alla crisi pandemica, vedersi passare sotto il naso i miliardi del recovery plan ammazzerrebbe la portualità nazionale, intensificando le acquisizioni da parte dei grandi gruppi internazionali. I player che muovono i commerci mondiali sono quattro: Maersk, Msc, Cosco,

Cma-Cgm controllano oltre l'80% dell'interscambio di prodotti via mare.

Lo scenario presentato a Venezia è chiaro. «Solo il 3% dell'import/export da e per la Cina (prima relazione di import italiana con circa il 20% del volume) che usa porti italiani, transita verso altri paesi europei – siamo i peggiori: Olanda 49%, Grecia 57%, Belgio 39% e anche Germania (23%). La World Bank ci colloca al 19 posto (2018) nella statistica del Logistics Performance Index che stima l'efficienza delle catene logistiche dei paesi prendendo in considerazione sia le infrastrutture fisiche che quelle immateriali. Ed infine, Cassa Depositi e Prestiti stima per le aziende italiane extra costi logistici superiori al 10% rispetto a livello medio dei loro competitor europei...» è l'analisi di Santi, che, da veneziano col gusto dell'iperbole, questa volta non si è limitato a chiedere un tavolo al governo, bensì un "gabinetto di guerra" presso Palazzo Chigi, dotato di strumenti straordinari per cogliere un'opportunità che va ben oltre i fatturati portuali. Tutti gli operatori sono concordi nel ritenere, infatti, che captare i flussi commerciali può aiutare a intensificare il reshoring delle aziende che finora hanno delocalizzato in Estremo Oriente e che, per effetto del blocco dei commerci provocato dalla pandemia (-20%), potrebbero riportare in patria le lavorazioni strategiche.

La ripartenza a razzo dei commerci dopo l'emergenza Covid galvanizza e deprime. Per un verso, la domanda supera l'offerta. Il prezzo del trasporto di un container da 40 piedi tra

Shanghai e Genova ha subito un'impennata del 317% (dati Assarmatori), mentre l'indice composito medio misurato dal World Container Index è salito a 5.122 dollari, con un incremento di 3.350 dollari rispetto alla media degli ultimi cinque anni, pari a 1.773 dollari (dati di inizio maggio 2021). Incrementi più consistenti si sono verificati sulle rotte Shanghai-Rotterdam (+625%) e Shanghai-Genova (+516%).

Peraltro, l'aumento dei costi delle materie prime, a partire dal petrolio, induce gli operatori a lavorare sui costi – non a caso, i grandi player non comprano più scali ma compagnie ferroviarie merci, terminal intermodali, interporti, spedizionieri e compagnie di trasporto terrestre – ed è questo il fronte su cui l'Italia si trova esposta: ponti che crollano, porti paralizzati dai no Vax, un numero di autisti inferiore alle necessità (del 30%), nuove infrastrutture che attendono anni per vedere la luce e un ginepraio di leggi che rende difficile persino la manutenzione degli scali. Quella dei dragaggi è una ferita sempre aperta: «I soldi ci sono, ma la burocrazia ci blocca – conferma Merlo –. L'attenzione ambientale va considerata ma, se non si autorizzano i lavori nei porti, l'innalzamento del livello del mare, che nei prossimi anni sarà anche di 30 centimetri per effetto del riscaldamento climatico, paralizzerebbe diversi scali, oltre a sommergere spiagge e pezzi di città». Federlogistica ed Enea stanno lavorando a un programma europeo di monitoraggio, ma «nel Pnrr non ci sono soldi per questa resilienza al cambiamento climatico».

Al congresso di Federagenti le valutazioni sul momento cruciale del settore. Di fronte alla massima espansione dei commerci via mare, dopo la crisi pandemica, il rischio per l'Italia è quello di restare ai margini



Il presidente di Federlogistica Merlo: «Non possiamo perdere l'opportunità del Piano di ripresa e resilienza»
Vedersi passare sotto il naso i miliardi del Recovery ammazzerebbe la portualità, intensificando le acquisizioni dei colossi internazionali

