

# LA POLITICA DEI TRASPORTI IN ITALIA: LE INFRASTRUTTURE PORTUALI

**IL 90% DELLE MERCI NEL MONDO (MANUFATTI O MATERIE PRIME) E IL 65% DEI PRODOTTI ALIMENTARI SONO TRASPORTATI VIA MARE. NEL MEDITERRANEO TRANSITA IL 19% DEL TRAFFICO MARITTIMO MONDIALE. IL PROBLEMA DEI PORTI È DI CRUCIALE INTERESSE PER TUTTI GLI OPERATORI DEL SETTORE TRASPORTI**

## LA SITUAZIONE ATTUALE

L'attuale situazione della mobilità in Italia può essere descritta come una "marcia veloce verso l'insostenibilità": si manifestano crescenti costi e non si programmano interventi per un miglioramento delle infrastrutture logistiche.

Il che potrebbe anche essere positivo se ci fossero politiche idonee e legate al contesto reale, facendo riferimento ai dati. Soltanto l'analisi dei trend e delle dinamiche in atto dovrebbe determinare le scelte di investimento. Eppure, anche i più competenti nel settore [1] lamentano l'assenza di dati certi e denunciano quelle che - a seconda dei punti di vista - possono essere viste come scarse logiche di sistema o nefandezze di taluni a favore di cordate straniere.

Per non citare uno specifico caso italiano e indurre nel Lettore la voglia di proseguire, sebbene consapevoli che quanto stiamo per descrivere possa essere come un pugno nello stomaco, si vuole citare il caso di Ilhéus (Stato di Bahia) il cui porto è il maggiore del Brasile per l'esportazione di cereali e di cacao. Tutto il mondo è paese, e ciò che è capitato ad altri forse (e nemmeno troppo in forse) può capitare o sta capitando anche qui in Italia. Del resto, Italia e Brasile - tanto diverse per clima e

storia - sono vicine per passione calcistica e quindi più che un pugno sembrerà un colpo al piede.

Il colpo allo stivale italico sarà simile, non esattamente uguale ma simile a quello assestato in Brasile da una cordata cinese. Fortunatamente non sono più i tempi delle cannonate per cui ogni battaglia procede dal punto di vista legale. Ma non è semplice intraprendere una battaglia legale contro un colosso orientale, specie se ammantato - come nel Capodanno che a noi pare carnevale - con le sembianze di un dragone.

La cordata chiede ed ottiene il permesso per creare un'industria e promette sicure ricadute occupazionali. I Governanti brasiliani già sperano in un sicuro sviluppo dell'area e quindi sottoscrivono. La prima richiesta è ovvia: per poter iniziare a fabbricare gli autoveicoli occorrono materie prime ma - soprattutto la disponibilità di un facile approvvigionamento. E quindi viene concesso un molo e vengono autorizzate tutte le operazioni di carico/scarico.

La fabbrica non viene realizzata ma nel frattempo la cordata cinese importa merci che rivende. Si dichiarano difficoltà burocratiche per poter impiantare l'industria come normativa impone e quindi meglio continuare ad importare le autovetture prodotte altrove. Il Governo dello Stato brasiliano dichiara che l'utilizzo del molo per

fini diversi da quelli dichiarati negli accordi di programma è illegittimo. I Cinesi dicono che le merci sono merci. E non si deve fare differenza tra materie prime, seconde o beni da porre in vendita senza alcuna trasformazione. Un cavillo burocratico sul quale i Cinesi stanno occupando porti e moli in tutto il mondo. Ma il dragone dichiara che (e sembra una battuta alla Donald Trump) "ce l'ha più grossa" (la nave) e quindi tutti i moli devono cambiare. Ne va dell'economia mondiale. E se fino a qui vi abbiamo volutamente fatto sorridere, adesso entriamo in campo analitico e osserviamo i dati.



1. Il porto di Ilhéus è il maggiore del Brasile per l'esportazione di cereali e di cacao

Country	Total vessel deployment										Domestic vessel deployment									
	Deployed annual capacity (TEU)	Deployed annual capacity (TEU)	Number of ships	Number of operators	Number of services	Number of ships	Number of operators	Number of services	Deployed annual capacity (TEU)	Deployed annual capacity (TEU)	Number of ships	Number of operators	Number of services	Deployed annual capacity (TEU)	Deployed annual capacity (TEU)	Number of ships	Number of operators	Number of services	Deployed annual capacity (TEU)	Deployed annual capacity (TEU)
1 Algeria	1220701	66	33	33	1315	257678	20	25	88	11	33	11	33	11	33	11	33	11	33	11
2 Angola	1229780	38	23	15	6500	487059	18	41	33	11	48	9	60	36	13	20	8500	70	36	36
3 Argentina	4933594	127	44	25	9035	543251	12	18	14	9	20	8	32	13	47	13	20	32	13	47
4 Australia	5712430	206	95	49	6380	406384	17	157	70	64	89	13	82	43	61	100	100	100	100	100
5 Bahamas	3095901	98	24	17	9040	108888	3	2	2	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2
6 Bangladesh	2295834	54	30	26	2745	107848	5	1	5	8	10	5	10	5	10	5	10	5	10	5
7 Brazil	6581130	175	55	31	8357	459990	17	188	86	49	84	25	81	96	35	100	100	100	100	100
8 British Virgin Islands	127398	4	1	1	1033	127398	20	8	10	8	20	8	20	8	20	8	20	8	20	8
9 Bulgaria	432270	24	8	7	3023	174902	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
10 Canada	9351366	258	111	45	11293	1309349	14	43	16	15	13	9	20	8500	70	36	36	36	36	36
11 Chile	4317452	125	40	21	13225	6229957	10	113	39	32	80	19	80	19	80	19	80	19	80	19
12 China	80347841	1394	507	463	18300	76210452	96	1738	57	757	44	348	75	18504	60	100	100	100	100	100
13 Colombia	8117148	298	80	52	23229	2434613	28	44	28	28	11	20	18	88	13	20	88	13	20	88
14 Congo	78251	8	4	4	2705	78251	20	4	20	4	20	4	20	4	20	4	20	4	20	4
15 Congo, Democratic Republic	1321712	102	33	21	9500	4260	0	1	1	1	1	1	5	730	10	10	10	10	10	10
16 Cook Islands	17301	1	2	2	823	16185	20	2	67	1	50	1	50	1	50	1	50	1	50	1
17 Côte d'Ivoire	2350211	120	28	19	4506	253138	10	34	12	2	7	2	11	8207	68	68	68	68	68	68
18 Croatia	1711976	45	15	10	11377	86060	6	2	4	2	11	2	20	397	8	8	8	8	8	8
19 Cuba	189348	21	8	7	2551	113780	19	5	14	2	25	2	29	1700	67	67	67	67	67	67
20 Denmark	1795355	44	21	20	18341	193448	11	4	9	4	17	4	20	1100	6	6	6	6	6	6
21 Dominican Republic	3887386	117	47	33	9863	509447	13	17	12	8	17	7	21	8308	34	34	34	34	34	34
22 Ecuador	2001931	122	36	24	9227	14383	1	5	4	1	3	1	4	555	6	6	6	6	6	6
23 Egypt	1215979	261	107	71	12167	2908623	25	45	22	32	30	21	30	6531	40	40	40	40	40	40
24 Equatorial Guinea	200746	11	8	7	3149	191933	24	20	30	4	50	8	43	1349	100	100	100	100	100	100
25 Fiji	383355	13	20	11	6731	228139	35	19	13	13	35	9	60	1637	81	81	81	81	81	81
26 Finland	1966738	35	41	30	2365	708391	86	26	34	17	40	14	36	2365	100	100	100	100	100	100
27 France	1832747	466	176	87	17387	2746237	15	86	18	22	13	14	16	16277	84	84	84	84	84	84
28 Gabon	465771	40	11	11	1549	182469	39	12	30	3	23	2	18	8349	80	80	80	80	80	80
29 Georgia	849560	30	8	8	1913	17400	16	1	10	1	17	1	17	1600	38	38	38	38	38	38
30 Germany	26427472	631	253	143	18350	5213348	20	125	20	89	15	35	24	18341	100	100	100	100	100	100
31 Ghana	1360259	111	28	18	4796	225299	12	12	11	5	18	2	11	2533	55	55	55	55	55	55
32 Greece	4904345	189	86	49	14000	845967	11	26	14	14	12	7	28	4387	81	81	81	81	81	81
33 Haiti	678047	24	10	10	2501	121234	25	10	42	4	40	4	40	1740	70	70	70	70	70	70
34 Honduras	1360710	58	24	22	2550	47320	3	1	2	1	4	1	5	930	36	36	36	36	36	36
35 Hungary	285406	34	8	8	1845	237740	74	10	7	6	75	6	75	1451	100	100	100	100	100	100
36 India	15291671	371	164	90	11569	12138250	25	290	78	117	71	62	69	11569	100	100	100	100	100	100
37 Indonesia	8703671	280	146	117	4764	4412786	11	184	85	58	77	16	16	4400	51	51	51	51	51	51
38 Iran	3547390	80	36	32	12183	918242	26	20	15	15	42	17	36	6500	53	53	53	53	53	53
39 Iraq	1597425	31	13	13	8410	148526	9	1	1	1	1	1	8	2664	30	30	30	30	30	30
40 Ireland	1212008	34	19	19	1737	152100	13	5	15	4	17	4	21	950	38	38	38	38	38	38
41 Israel	5071022	112	44	30	18980	4261517	52	79	60	17	61	21	70	8315	70	70	70	70	70	70
42 Italy	16161703	454	162	104	14625	1201730	72	118	70	114	70	72	70	14317	100	100	100	100	100	100
43 Jamaica	2524987	100	37	27	8958	326595	12	10	10	5	14	5	19	1868	21	21	21	21	21	21
44 Japan	18581549	534	238	204	12949	13960942	75	462	78	252	41	181	89	9941	70	70	70	70	70	70
45 Kazakhstan	484788	11	8	8	8900	271300	40	4	8	3	50	1	50	2759	73	73	73	73	73	73
46 Libya	419344	32	22	21	1726	257886	42	13	41	8	36	8	36	1245	66	66	66	66	66	66
47 Madagascar	100045	17	10	9	1514	85918	15	6	22	4	40	6	40	1235	61	61	61	61	61	61
48 Malaysia	3048309	308	165	106	18500	5739581	16	156	17	79	22	58	27	18308	75	75	75	75	75	75
49 Marshall Islands	71734	30	5	4	1617	9360	13	3	30	2	40	1	25	624	89	89	89	89	89	89
50 Mauritania	1227487	15	7	6	1774	115817	16	6	53	4	57	4	67	1312	66	66	66	66	66	66
51 Mauritius	2339455	75	10	13	10409	13806	1	2	3	1	6	1	6	208	8	8	8	8	8	8
52 Mexico	8353960	259	85	47	13625	4287321	74	132	66	56	68	27	57	11629	100	100	100	100	100	100
53 Micronesia	9380	1	1	1	834	9380	100	1	100	2	100	1	100	624	100	100	100	100	100	100
54 Morocco	1105744	132	205	68	18350	734319	6	38	12	15	54	14	21	2069	100	100	100	100	100	100
55 Mozambique	460666	31	10	9	2920	308906	38	14	79	6	66	5	16	2455	38	38	38	38	38	38
56 Namibia	704483	44	10	8	4786	28461	4	3	9	1	10	1	13	1995	24	24	24	24	24	24
57 Netherlands	26186300	604	242	142	18500	156900	1	7	1	5	2	8	4	1008	5	5	5	5	5	5
58 New Caledonia	449054	41	18	14	2957	21338	5	2	5	1	6	1	7	813	28	28	28	28	28	28
59 New Zealand	4441670	136	53	32	9990	2229011	35	98	74	42	34	18	25	4624	47	47	47	47	47	47
60 Norway	819734	26	24	23	1300	698520	16	21	31	30	24	17	14	1300	100	100	100	100	100	100
61 Pakistan	4445292	145	60	25	9366	882068	14	15	11	4	8	1	11	8558	35	35	35	35	35	35
62 Panama	11943496	357	114	62	17041	2829557	24	89	25	24	21	14	23	9040	75	75	75	75	75	75
63 Papua New Guinea	524812	47	16	25	2700	455061	43	41	34	34	34	21	31	2340	80	80	80	80	80	80
64 Peru	4915440	165	49	26	11625	188191	4	9	5	5	10	8	15	1790	15	15	15	15	15	15
65 Philippines	6054234	195	92																	

concertate su ben altri tavoli e questo determina che la comunicazione sia costantemente falsata. Accade spesso nel settore trasporti: gli USA tendono a porre i loro aeroporti ai primi posti al mondo per passeggeri movimentati mentre sappiamo che tra i passeggeri conteggiati la IATA somma anche gli "spostamenti delle truppe" mentre non calcola i passeggeri trasbordati, penalizzando così - almeno a livello di comunicazione - gli hub europei. Come se a Ciampino sommassimo spostamenti militari e flussi turistici!

Sono piccole cose ma indicano una tendenza. Tendenza all'esagerazione, senza voler parlare di palese mistificazione, oppure, cosa forse ancora più triste, banale incompetenza degli estensori. Comunque quando la finanza si interessa troppo di temi che non le sono propri, le ricadute sono macroscopiche e vanno a discapito della sicurezza, degli investimenti, delle scelte strategiche. E se alcuni anni fa il rapporto del World Economic Forum nell'indice relativo alla "Qualità delle infrastrutture portuali" escludeva dati significativi come dimensione delle infrastrutture, gli indicatori di accessibilità, i TEU movimentati/anno, il traffico totale/anno, il valore delle merci transitate, ecc. ora - come se gli operatori del settore non fossero del ramo, le statistiche internazionali sono celate o quando pubbliche, risibili.

Per quanto riguarda i dati relativi ai singoli porti, tutti nel mondo hanno cercato di agire come la IATA per gli aeroporti statunitensi e quindi, ad esempio nel porto di Rotterdam, si conteggiano anche imbarcazioni che nei porti della Liguria non possono nemmeno accedere, esistendo precise suddivisioni funzionali.

Negli ultimi anni in Italia e su tutti i principali itinerari europei e mondiali si è verificata un'estesa penetrazione dell'intermodalità determinata dal verificarsi di alcuni fattori:

- il peso determinante della componente marittima nei traffici mondiali di merci - nel cui ambito non subisce la concorrenza da parte degli altri vettori ad esclusione di specifiche componenti merceologiche che non possono essere trasportate via mare;
- i vantaggi derivanti dell'aggregazione in unità di carico della merce nel sistema di trasporto

**3.** Il rapporto tra le Autorità portuali (o terminal marittimi) e gli interessi della finanza che opera per realizzare grandi alleanze non sempre percorrono le stesse rotte. Secondo il recente rapporto *Ports and Terminals Insight* pubblicato da Drewry, i risultati mostrano che la scelta dei porti di destinazione è giocata su economie di scala che spesso non hanno nulla a che fare con gli interessi dei proprietari dei terminal portuali (Fonte dei dati: Alphaliner)

Alphaliner - Top 100 : Operated fleets as per 09 January 2018											
Rnk	Operator	TOTAL		Owned		Chartered		Orderbook			
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	% Chart	TEU	Ships	% existing	
1	APM-Maersk	4,219,786	783	2,167,990	303	2,061,826	480	48.6%	183,892	19	4.4%
2	Mediterranean Shg Co	3,170,518	507	1,090,981	193	2,079,537	314	65.6%	332,052	18	10.5%
3	CMA CGM Group	2,525,172	507	927,412	119	1,597,760	388	63.3%	326,194	24	12.9%
4	COSCO Shipping Co L	1,813,831	344	520,235	52	1,293,596	262	71.3%	483,191	27	26.6%
5	Hapag-Lloyd	1,566,007	218	1,058,672	115	507,335	103	32.4%			
6	Evergreen Line	1,058,883	192	554,743	106	504,140	86	47.6%	270,132	28	25.5%
7	OOCL	686,294	99	508,648	57	177,646	42	25.9%	21,413	1	3.1%
8	Yang Ming Marine Tran	595,796	100	184,261	41	411,535	59	69.1%	70,000	5	11.7%
9	MOL	584,236	81	240,846	27	343,390	54	58.8%	20,182	1	3.5%
10	NYK Line	557,781	95	238,574	40	319,207	55	57.2%	98,182	7	17.6%
11	PIL (Pacific Int. Line)	384,807	132	272,229	113	112,578	19	28.3%	107,507	10	28.0%
12	Zim	366,292	76	27,800	6	338,492	70	92.4%			
13	Hyundai M.M.	347,136	61	111,997	13	235,139	48	67.7%	22,020	2	6.3%
14	K Line	341,354	58	80,150	12	261,204	46	76.5%	69,350	5	20.3%
15	Wan Hai Lines	229,981	88	176,037	74	53,944	14	23.5%			
16	X-Press Feeders Group	139,904	83	24,020	20	115,884	73	82.8%			
17	KMTC	128,585	60	60,236	29	68,349	31	53.2%			
18	Zhonggu Logistics Corp	123,836	99	70,209	28	53,627	71	43.3%	31,592	14	25.5%
19	Antong Holdings (QAS)	113,364	102	84,365	48	28,999	54	25.6%	27,232	20	24.0%
20	SITC	105,312	77	71,625	52	33,687	25	32.0%	6,066	6	5.8%
21	IRISL Group	96,383	46	96,383	46				58,000	4	60.2%
22	Arkas Line / EMES	77,283	44	64,107	36	13,176	8	17.0%	12,400	4	16.0%
23	TS Lines	76,568	34	7,747	4	68,821	30	89.9%	3,808	3	5.0%
24	Simatech	65,149	20	22,383	7	42,766	13	65.6%			
25	Sinotrans	62,645	40	25,150	16	37,495	24	59.9%			
26	RCL (Regional Contain	55,078	29	28,217	21	27,761	8	49.6%	7,062	5	12.6%
27	SM Line Corp.	54,306	17	39,302	9	15,006	8	27.6%			
28	Salam Pacific	52,273	53	52,273	53				700	1	1.3%
29	Heung-A Shipping	48,530	39	13,394	16	35,146	23	72.4%			
30	Sinokor	48,433	41	26,336	23	22,097	18	45.6%			
31	Emirates Shipping Line	48,121	10			48,121	10	100.0%			
32	Grimaldi (Napoli)	44,773	41	44,773	41						
33	Matson	43,310	26	40,534	22	2,776	4	6.4%	12,740	4	29.4%
34	UniFeeder	41,796	36			41,796	39	100.0%			
35	Swire Shipping	40,938	27	31,416	21	9,522	6	23.3%	9,520	4	23.3%
36	Samudera	37,643	35	12,893	17	24,760	18	65.8%			
37	NileDutch	37,054	13			37,054	13	100.0%			
38	Ningbo Ocean Shg Co	35,878	46	22,904	27	12,974	19	36.2%			
39	Seaboard Marine	35,502	24	2,418	3	33,084	21	93.2%			
40	Tanto Intra Line	34,111	52	34,111	52						
41	Meratus	33,410	52	33,002	49	408	3	1.2%			
42	Transworld Group	32,605	15	29,404	13	3,201	2	9.8%			
43	Namsung Shipping	28,568	26	26,061	24	2,507	2	8.8%			
44	Linea Messina	28,404	11	23,360	8	5,044	3	17.8%			
45	Temas Line	26,197	34	26,197	34						
46	Transworld Group Sing	23,066	16	14,592	10	8,474	6	36.7%			
47	Cater Navigation (Milan)	21,385	13	4,573	5	16,812	8	78.6%			
48	Far Shipping	19,648	13			19,648	13	100.0%	6,000	4	30.5%
49	FESCO	19,500	15	7,547	10	11,953	5	61.3%			
50	MACS	19,212	11	12,084	7	7,128	4	37.1%			
51	Shipping Corp. of India	18,858	4	10,669	3	8,189	1	43.4%			
52	Crowley Liner Services	16,587	19	5,232	6	13,355	13	71.9%	4,800	2	25.8%
53	Dalian Trawind Marine	16,008	8	16,008	8						
54	Tropical Shg / TOTE M	17,842	23	10,388	13	7,454	10	41.8%	12,400	8	69.5%
55	Great White Fleet	17,438	11	9,238	4	8,200	7	47.0%			
56	Westwood	16,056	7			16,056	7	100.0%			
57	Stream Line (Seatrade	15,973	36	2,800	14	13,173	22	82.5%	4,518	2	28.3%
58	Log-In Logistica	15,313	6	10,004	4	5,309	2	34.7%	2,700	1	17.6%
59	Interasia Line	15,218	7	7,708	1	13,510	6	88.8%			
60	Caribbean Feeder Serv	15,066	15	5,060	6	10,006	9	66.4%			
61	Turkon Line	14,356	7	9,390	5	4,966	2	34.6%			
62	Shanghai Hai Hua (HA	13,820	19	12,201	17	1,619	2	11.7%			
63	Shanghai Jin Jiang	13,814	14	12,968	13	816	1	5.9%			
64	Dole Ocean Liner	13,798	13	13,798	13						
65	Marfret	12,934	8	3,525	3	9,409	5	72.7%	2,200	1	17.0%
66	Chun Kyung (CK Line)	12,602	13	5,455	7	7,147	6	56.7%			
67	MTT Shipping	11,822	9	10,888	8	1,134	1	9.6%			
68	Containerships OY	11,638	13	966	1	10,672	12	91.7%	5,600	4	48.1%
69	Pasha Hawaii Transpor	11,570	6	11,570	6				5,050	2	43.6%
70	DAL	11,531	5	1,684	1	9,847	4	85.4%			
71	Melli Marine	11,507	6			11,507	6	100.0%			
72	Eimskip	11,082	15	4,667	7	6,415	8	57.9%	4,300	2	38.8%
73	Boluda Lines	10,647	10	2,780	3	7,867	7	73.9%			
74	Independent Container	10,444	4			10,444	4	100.0%			
75	Borchard Lines	10,412	11	5,254	5	5,158	6	49.5%			
76	Peel Ports (BG Freight	10,202	12			10,202	12	100.0%	3,012	3	29.5%
77	Del Monte Fresh Produ	9,958	9	644	2	9,314	7	93.5%			
78	King Ocean	9,854	11			9,854	11	100.0%			
79	Taicang Container Line	9,770	10	357	1	9,413	9	96.3%			
80	Bengal Tiger Line	9,542	6			9,542	6	100.0%			
81	Interworld Shipping Age	9,532	3	5,494	2	4,038	1	42.4%			
82	Philippines Span Asia C	9,123	21	9,123	21						
83	Samskip	8,724	17	4,202	7	4,522	10	51.8%			
84	Guangxi Hongxiang Sh	8,616	20	8,616	20						
85	EAS Datong	7,952	6	6,834	5	1,118	1	14.1%			
86	Dongjin Shg	7,522	7	5,815	6	1,707	1	22.7%			
87	Oceanic Cargo Lines	7,388	19	7,388	19						
88	Pan Continental Shg	7,362	7	6,658	6	704	1	9.6%			
89	Tarros	6,401	5			6,401	5	100.0%			
90	Kambara Kisen	6,350	7	5,100	5	1,250	2	19.7%			
91	Vinalines	5,847	9	5,847	9						
92	Caraka Tirta Perkasa	5,799	8	5,569	7	230	1	4.0%			
93	Imoto Lines	5,659	24	5,659	24				137	1	2.4%
94	SASCO (Sakhalin Ship	5,449	9	5,449	9						
95	Harbour-Link Group Bh	5,398	9	2,214	4	3,184	5	59.0%			
96	Shanghai Hede Shippi	5,328	7	930	1	4,398	6	82.6%			
97	Nimint Lines	5,158	5			5,158	5	100.0%			
98	Admiral Feeder Line	5,034	8	4,319	5	715	3	14.2%			
99	Shin Yang Shipping Se	5,019	13	5,019	13						
100	ADNATCO	5,000	4	2,120	2	2,880	2	57.6%			

All information above is given as guidance only and in good faith without guarantee

© Alphaliner 1999-2018

Rank	Port Name	2016	2015	%	Rank	Port Name	2016	2015	%
1	Shanghai	37.1	36.5	1.6%	51	Vancouver (BC)	2.9	3.1	-4.1%
2	Singapore	30.9	30.9	-0.1%	52	Balboa	2.8	3.1	-8.0%
3	Shenzhen	24.0	24.2	-0.9%	53	Gioia Tauro	2.8	2.5	9.8%
4	Ningbo	21.6	20.6	4.6%	54	Ambarli	2.8	3.1	-9.2%
5	Hong Kong	19.8	20.1	-1.3%	55	Kobe*	2.7	2.7	1.6%
6	Busan	19.4	19.5	-0.2%	56	Yokohama*	2.7	2.8	-1.5%
7	Guangzhou	18.8	17.6	6.8%	57	Incheon	2.7	2.4	12.6%
8	Qingdao	18.0	17.4	3.3%	58	Melbourne*	2.7	2.6	2.3%
9	LA/LB	15.6	15.4	1.8%	59	Fuzhou	2.7	2.4	10.0%
10	Dubai	14.8	15.6	-5.2%	60	Norfolk	2.7	2.5	4.2%
11	Tianjin	14.5	14.1	2.9%	61	Nagoya	2.7	2.6	1.0%
12	Port Klang	13.2	11.9	10.8%	62	Durban	2.6	2.8	-5.4%
13	Rotterdam	12.4	12.2	1.2%	63	Yantai	2.6	2.5	6.0%
14	Kaohsiung	10.5	10.3	2.0%	64	Manzanillo (Mex)	2.6	2.5	1.6%
15	Antwerp	10.0	9.7	4.0%	65	Le Havre	2.5	2.6	-1.6%
16	Xiamen	9.6	9.2	4.7%	66	Oakland	2.4	2.3	4.0%
17	Dalian	9.6	9.4	1.5%	67	Sydney	2.4	2.3	2.3%
18	Hamburg	8.9	8.9	0.9%	68	Chittagong	2.3	2.0	15.9%
19	Tanjung Pelepas	8.3	9.1	-9.2%	69	Cartagena*	2.3	2.6	-10.6%
20	Laem Chabang	7.2	6.8	6.0%	70	Genoa	2.3	2.2	2.5%
21	NY/NJ	6.3	6.4	-1.9%	71	Barcelona	2.2	2.0	14.5%
22	Yingkou	6.0	5.9	1.6%	72	Kwangyang	2.2	2.3	-4.4%
23	Colombo	5.7	5.2	10.6%	73	Osaka*	2.2	2.2	-0.8%
24	Ho Chi Minh City	5.6	5.4	3.2%	74	Houston	2.2	2.1	2.4%
25	Bremerhaven	5.5	5.5	-1.0%	75	Bandar Abbas	2.1	1.7	23.6%
26	Jakarta	5.5	5.8	-6.1%	76	Callao	2.1	1.9	8.1%
27	Suzhou	5.4	5.2	3.1%	77	Quanzhou*	2.0	2.0	2.3%
28	Algeciras	4.8	4.5	5.4%	78	Charleston	2.0	2.0	1.2%
29	Valencia	4.7	4.6	2.3%	79	Cai Mep	2.0	1.5	35.3%
30	Tokyo*	4.7	4.6	1.6%	80	Guayaquil*	2.0	1.8	11.6%
31	Lianyungang	4.7	5.0	-6.5%	81	Southampton*	2.0	2.0	0.0%
32	Nhava Sheva	4.5	4.5	0.9%	82	Dandong*	1.9	1.8	5.5%
33	Manila	4.4	4.0	11.3%	83	Karachi*	1.9	1.8	2.8%
34	Jeddah	4.2	4.2	0.3%	84	Manzanillo (Pan)	1.8	2.0	-7.3%
35	Haiphong	4.1	3.9	3.4%	85	Dammam	1.8	2.0	-9.6%
36	Khor Fakkan	4.0	3.9	2.4%	86	St Petersburg	1.7	1.7	1.8%
37	Felixstowe*	3.7	4.0	-8.5%	87	Kingston*	1.7	1.7	-0.2%
38	Piraeus*	3.7	3.3	10.4%	88	Abu Dhabi	1.6	1.5	6.4%
39	Savannah	3.6	3.7	-2.5%	89	Taichung	1.5	1.4	6.1%
40	Seattle/Tacoma	3.6	3.5	2.4%	90	Chennai	1.5	1.5	-1.4%
41	Bandar Abbas	3.6	3.8	-5.7%	91	Sines	1.5	1.3	13.6%
42	Mundra*	3.4	2.9	18.7%	92	Bangkok	1.5	1.5	-2.6%
43	Salalah	3.3	2.6	29.4%	93	Taipei	1.5	1.3	10.7%
44	Foshan*	3.2	3.0	6.1%	94	Montreal	1.4	1.4	0.1%
45	Surabaya*	3.1	3.1	0.3%	95	Ashdod*	1.4	1.3	10.2%
46	Marsaxlokk	3.1	3.1	0.5%	96	Penang	1.4	1.3	9.1%
47	Nanjing*	3.1	2.9	4.4%	97	Mersin	1.4	1.4	-1.6%
48	Port Said	3.0	3.4	-11.9%	98	King Abdullah Port	1.4	1.3	7.3%
49	Tangier Med	3.0	3.0	0.1%	99	Zeebrugge	1.4	1.6	-10.8%
50	Rizhao*	3.0	2.8	5.0%	100	Keelung	1.4	1.4	-4.0%

4. La classifica dei primi 100 porti nel mondo per traffico di container effettivamente movimentati (in Milioni TEU) 2015-2016. Sono riportati i dati relativi alle flotte dei principali operatori marittimi. Alla data del 15 Dicembre 2016, erano 6.016 le navi attive su rotte consolidate aventi una capacità di trasporto pari a 20.693.233 TEU e tra queste le portacontainer (5.117) rappresentano l'85% e hanno una capacità di trasporto pari a 20.268.081 TEU (Fonte dei dati: Alphaliner)

marittimo, che presenta però ora i suoi limiti se si osservano i container trasportati in relazione alla capacità offerta;

- il fatto che l'ambito di utilizzazione dei container sia sempre più esteso dato che, almeno teoricamente, la quasi generalità delle merci è considerata trasportabile in container;
- un'innovazione o un mutamento di condizioni riguardante una componente di trasporto non è condizionante per l'intero sistema. La componente terrestre del trasporto intermodale si trova ad operare in un contesto almeno teoricamente più concorrenziale rispetto a quella marittima, in quanto le merci scaricate dalle navi partono generalmente via terra su strada o su ferrovia, anche se in pratica il mercato è ancora largamente dominato dalla monomodalità stradale e caratterizzato da un traffico ferroviario ancora troppo esiguo. Il primato del traffico su strada trova parziale spiegazione nel fatto che se da una parte l'elemento container si è proposto per l'intermodalità marittima come un fattore fortemente semplificativo e vantaggioso, dall'altra l'intermodalità terrestre si presenta come una tecnica di trasporto più complessa rispetto alla soluzione monomodale stradale. Organizzare il trasporto combinato strada-rotaia ha richiesto il superamento di non poche difficoltà e

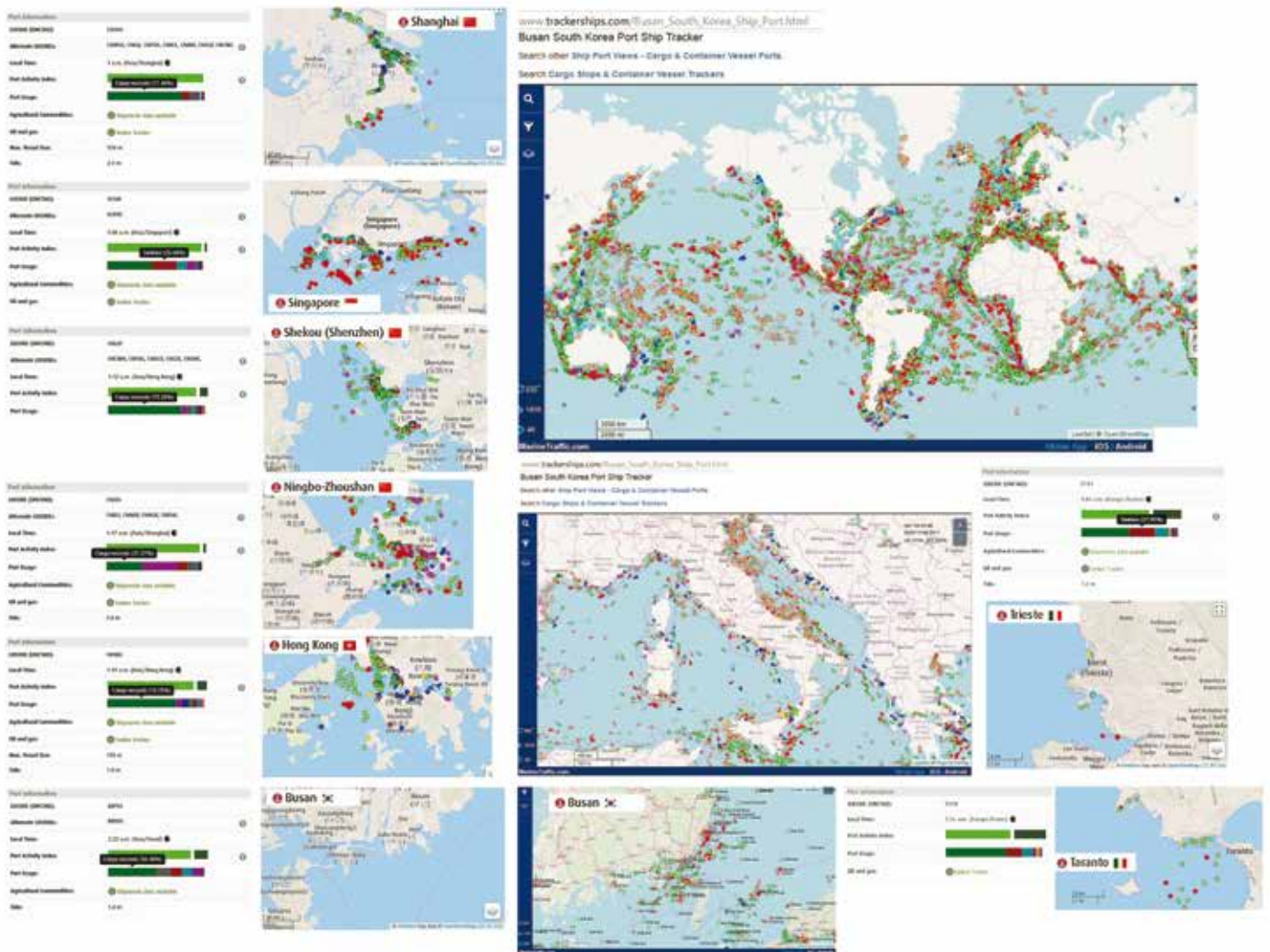
limitazioni di ordine tecnico operativo, connesse alle caratteristiche e alle dimensioni dei veicoli ferroviari e delle unità di carico in rapporto alla rete ferroviaria da percorrere e degli impianti terminali, alla scelta di itinerari e tracce orarie affidabili, al monitoraggio e al controllo dei trasporti in itinere, ecc.;

- Nel contesto di un mercato mondiale del trasporto marittimo in continuo aumento, l'Italia non ha ancora saputo sfruttare al meglio la sua posizione strategica di crocevia nei traffici merci che si svolgono nell'area del Mediterraneo. Diversamente se si considera il traffico dei container: il mercato mondiale dei contenitori è in continua crescita - con un tasso d'incremento superiore a quello del trasporto marittimo - e il numero di container movimentati nei porti italiani ha registrato un notevole aumento.

Ma le politiche di trasporto marittimo risentono di due fattori chiave che determinano il successo o il rapido declino di una infrastruttura portuale: la normativa e la tassazione. Illudersi che siano i fattori geografici o di accessibilità quelli che sostengono o spostano quote significative di traffico, significa essere irrazionali. Laddove gli Armatori e gli operatori di settore vedranno opportunità di risparmio (sia doganale sia tariffario) confluiranno: scelte che possono mutare da un anno all'altro e che non devono in alcun modo determinare la corsa ad una infrastrutturazione che non sia legata al territorio. Bene quindi qualsiasi intervento per potenziare l'accessibilità di Genova, La Spezia, Taranto, Augusta e Civitavecchia ma senza ipotizzare che il cliente non cerchi soluzioni alternative qualora ne tragga convenienza. Le Direttive europee non stanno facendo l'interesse della nazione ed è bene che qualcuno a Roma se ne avveda.

Gioia Tauro sino a pochi anni fa era il porto italiano che movimentava più merce in container, prima di Genova e La Spezia, ed era il quinto in Europa (dopo Rotterdam, Amburgo, Anversa e Brema) e il primo nel Mediterraneo. Ma alcuni connazionali hanno pensato bene di svendere aree strategiche a terzi e ogni dinamica avrà delle ripercussioni: le navi da 22.000 TEU sono percentualmente pochissime e la richiesta di modificazione di moli e - la presenza di gru Panamax - apre soltanto la rotta a chi dall'estremo oriente ha tutto l'interesse a minimizzare il costo di trasporto.

Occorre tenere presente che la costruzione di attrezzature e impianti nei porti - nodi intermodali per antonomasia - costituisce una premessa indispensabile allo sviluppo, ma la crescita economica dell'entroterra sarà condizionata dal completamento e dal potenziamento delle infrastrutture autostradali e ferroviarie. Lo sviluppo del traffico dei container ha conosciuto dal '90 ad oggi un notevole incremento per tutte e tre le ripartizioni geografiche dell'Italia (Nord, Centro e Sud). Ciò dimostra che ove si presentino condizioni idonee e vengano effettuati investimenti mirati, lo sviluppo delle regioni del Mezzogiorno non è demandato alla sola vocazione turistica.



5. Il porto di Shanghai è il primo per movimentazione container ma il database FleetMonitor segnala che può ospitare navi della lunghezza massima di 150 m. Il porto di Busan (Sud Corea) non viene rappresentato da FleetMonitor ma Busan cartografa tutte le navi nel mondo: pare una guerra sulla comunicazione dei dati ([https://www.fleetmon.com/ports/busan\\_krpus\\_10458/](https://www.fleetmon.com/ports/busan_krpus_10458/) - [http://www.trackerships.com/Busan\\_South\\_Korea\\_Ship\\_Port.html](http://www.trackerships.com/Busan_South_Korea_Ship_Port.html))

## PREVISIONI CORRETTE, PURTROPPO

Il livello della domanda del settore logistico in Italia è scarso, poiché l'industria italiana non è pienamente cosciente dei possibili vantaggi derivanti da una reingegnerizzazione dei processi aziendali che preveda l'acquisizione di servizi logistici da terzi. Tuttavia, con un fatturato pari ad almeno (circa 155 miliardi di Euro, secondo una stima della Confetra), il mercato italiano è potenzialmente il più promettente. Presenta, infatti, una percentuale di domanda di servizi logistici soddisfatta dall'offerta degli operatori del settore notevolmente inferiore a quella di Germania, Gran Bretagna, e Francia. Visto il confronto tra gli operatori italiani e quelli europei quanto a dimensioni, il mercato italiano rischia di diventare terra di conquista da parte dei grossi fornitori di servizi logistici europei.

I documenti dei vari piani portuali prevedono:

- il ridisegno della viabilità di accesso al porto al fine di ridurre l'impatto del traffico pesante sulla circolazione urbana;
- il trasferimento dei varchi doganali su nuovi terrapieni a mare, che ospiteranno anche le aree per la sosta dei container e quelle di servizio per l'autotrasporto; su questo punto le Norme europee vogliono introdurre modificazioni sostanziali

che prevedono l'autocertificazione informatica delle merci trasportate e la compilazione dei documenti doganali a cura dello stesso armatore.

Si può sorridere, ma anche l'importo e le quantità saranno autocertificate. Dal punto di vista dei Gestori autostradali, la questione è di un certo interesse poiché si può prevedere come politiche doganali di questo tipo, varate senza nulla eccepire da parte dei nostri rappresentanti alla UE, possano di fatto garantire l'immissione di tonnellate di merci - esentasse - via Pireo, ora cinese. O via altri porti più vicini, che saranno qualcosa di più di normali competitor con gli altri porti vicini. ■

<sup>(1)</sup> UFBA - Universidade Federal da Bahia, Escola Politécnica

<sup>(2)</sup> Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale, Politecnico di Milano

## Bibliografia

- [1]. B. Musso - "Il cuore in porto", Mursia, 2016.