

Perché il progetto del terminal off shore di Venezia è insensato dal punto di vista del mercato

La stampa ha di recente riportato la notizia che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avrebbe "bocciato" il progetto al quale il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia ha legato il suo nome. In realtà non si è trattato di bocciatura ma di una serie di rilievi critici sul piano delle tecniche costruttive. Nessun parere è stato espresso sul merito e cioè se un progetto del genere serve al mercato, è utile all'Italia e al Triveneto oppure no, dato l'attuale contesto dei traffici marittimi internazionali e le previsioni che si fanno sul futuro. Ed è molto strano, perché tutti sappiamo che nell'ambiente marittimo-portuale sono più le persone che esprimono perplessità su questo progetto che quelle che lo appoggiano. Lo dicono in privato però, perché l'Italia è il paese della civiche viltà, si ha paura, per opportunismo, di esprimere la propria opinione pubblicamente e quindi il dibattito, in una materia come questa, utile e necessario, non avviene.

Avevo già espresso la mia contrarietà quando, alcuni anni fa, regnante Berlusconi, qualcuno aveva proposto di costruire un megaporto a Monfalcone, proprio di fronte al porto di Trieste, qualcuno che si presentava come un privato disposto ad investire in infrastrutture solitamente finanziate al 100% dallo Stato. E infatti la cosa, dopo un paio di strombazzate sui giornali, è finita nel nulla. Allora facevo parte del gruppo di esperti che, sotto la pressante guida del sottosegretario Giachino, era stato incaricato dal Ministero di tracciare le Linee Guida di un nuovo Piano della Logistica nazionale.

Oggi non ricopro alcun incarico ufficiale però sono ancora attivo nel settore marittimo-portuale e continuo a seguire con molta passione le vicende di quello scatolone detto 'container' che nel 1966 per la prima volta fu scaricato da una nave americana in un porto europeo. Dodici anni dopo, nel 1978, una rivista da me diretta, dal nome significativo di "Primo Maggio" pubblicava un articolo intitolato "Storia del container". Avevo visto i primi handling ad Amburgo e Rotterdam, a Genova avevo fatto amicizia con i "camalli", allora - come oggi - sul piede di guerra. Qualche anno dopo, insegnando come visiting professor all'Università di Brema, avrei avuto modo di conoscere armatori e agenti, broker e terminalisti, avrei frequentato sindacalisti che organizzavano riunioni sindacali su portacontainer ormeggiate a Bremerhaven. Sono passati 40 anni, durante i quali non ho mai perso di vista quel mercato. Perciò quando leggo certe affermazioni sui giornali che mi sembrano, a dir poco, strampalate, ho un moto istintivo d'irritazione e di sdegno ma poi in genere lascio perdere. Da un po' di tempo però non riesco a sopportare quelli che millantano di mettere dei soldi propri su progetti che invece risultano a

carico dello Stato (BreBeMi docet) né quelli che promettono ricchezza e benessere in un domani incerto ma intanto affondano le mani nelle mie tasche di contribuente.¹

Un mare, un porto

Detta in parole povere, la filosofia che sta alla base del progetto off shore è affascinante e il ragionamento che le sta dietro, a prima vista, fila.

Primo assioma: l'Adriatico è una via d'acqua che può servire un bacino di utenza rispettabile, domestico (il Veneto, il FVG, parte dell'Emilia-Romagna, parte dell'Alto Adige) e internazionale (Slovenia, Cechia, Slovacchia, Ungheria, Croazia, Serbia, Germania sud-orientale). Tra qualche anno un bacino del genere può valere 10 milioni di Teu.

Secondo assioma: perché invece di 10 milioni i porti del Nord Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka) non riescono tutti insieme a superare il milione e mezzo? Perché sono dispersi e divisi, se al loro posto ci fosse invece un unico approdo dove quel milione e mezzo si concentra, si comincerebbe a costituire la massa critica che rende interessante una destinazione per le grandi compagnie marittime.

Terzo assioma: concentrando i traffici in un unico punto, creando in tal modo delle economie di scala, le compagnie marittime sarebbero indotte a spostare sull'Adriatico i traffici che attualmente passano per Rotterdam o Amburgo o Bremerhaven con O/D i paesi dell'entroterra europeo (Slovenia, Cechia ecc.) e il Veneto. Di colpo quel milione e mezzo potrebbe raddoppiare e magari triplicare.

Quarto assioma: per cogliere questa opportunità occorre costruire in mare aperto un terminal per metà tappa di destinazione finale e per metà porto di transhipment, un terminal che non sarà condizionato dai bassi fondali di Venezia o di Ravenna ma che avrà fondali più che sufficienti ad ospitare le portacontainer da 18 mila, da 20 mila TEU. Oggi nei porti nordadriatici ne arrivano al massimo quelle da 10/11 mila TEU.

Il ragionamento sembra non fare una grinza, ma.....

Secondo questa impostazione, i clienti finali che oggi vengono serviti dai diversi porti nordadriatici direttamente, verrebbero serviti in seconda battuta, dopo un trasbordo nel terminal offshore. Non riesco a vedere il vantaggio che ne trarrebbero. Molti oggi già vengono serviti da un transhipment remoto (Porto Said, Pireo, Gioia Tauro...) e qualcuno da Trieste ma, ripeto, che vantaggio avrebbero se il trasbordo si effettuasse al terminal off shore? Che vantaggio avrebbero quelli invece che sono serviti con linee dirette, a Koper, a Trieste? Ma non basta. Il terminal VOOPS (da un po' si chiama così, Venice Offshore Onshore Port System) non

¹ Le osservazioni sul mercato del container che si trovano in questo intervento contengono spunti che sto sviluppando per la seconda edizione, rivista e aggiornata, del mio libro *Le multinazionali del mare*, pubblicato dalla casa editrice Egea, nel 2010. Le fonti dalle quali traggio le mie informazioni e sulle quali mi formo un'opinione non sono in genere fonti accademiche, sono l'Associazione di Logistica tedesca (Bundesvereinigung für Logistik, BVL) di cui sono *ehrenamtliches Mitglied*, newsletter specialistiche cui sono abbonato, il Bureau International des Conteneurs attraverso la sua sezione italiana, C.I.S.Co, del cui board faccio parte, l'ambiente degli operatori marittimi e portuali che gravita attorno all'A.I.O.M. di Trieste di cui sono Presidente e soprattutto i contatti quotidiani con aziende del settore marittimo-portuale che incontro nella mia attività di consulente in Italia e all'estero. Nessuna di queste istituzioni o aziende è direttamente o indirettamente responsabile delle mie affermazioni. La responsabilità è unicamente mia.

sarà in realtà un terminal misto, mezzo destinazione finale e mezzo transshipment, ma un terminale, per così dire, di grande transshipment e di piccolo transshipment. Grande per le merci dirette agli altri porti nordadriatici, che verranno imbarcate su feeder, piccolo per le merci dirette a Venezia, in quanto, una volta arrivate le navi giganti alla piattaforma off shore, da lì dovranno trasbordare il carico su tante, tantissime, graziose cosiddette mama-vessel, chiatte appositamente costruite delle quali, essendo una novità mondiale, nulla sappiamo in termini di costi operativi, di gestione, di manutenzione. La domanda dunque è e rimane: quali vantaggi per l'utente finale? Noi non li vediamo. All'AP di Venezia s'infuriano a sentir chiamare porto di transshipment il VOOPS. D'accordo, non è un terminal di transshipment classico, ma quando da un porto partono delle navi feeder (quelle che dovrebbero portare i container a Trieste, Koper, Rijeka ecc.) cos'è questa se non una funzione di trasbordo? Quando dalla piattaforma off shore partono le mama-vessel per la terraferma, cos'è quello se non trasbordo? Sono porti di transshipment tutti quelli dove il container non trova la sua destinazione finale, ce ne sono di transshipment puro ed altri misti, come Valencia, Amburgo, tanto per fare qualche nome. La verità è che il VOOPS non è né carne, né pesce.

Ammesso e non concesso che il terminal VOOPS non appartiene a pieno titolo alla grande famiglia dei porti di transshipment, credo che nessuno potrà obiettare che la sua funzione dipende a) dalla riorganizzazione dei servizi diretti Far East-Europa, b) dalla nuova configurazione del transshipment mediterraneo. Basta un minimo spirito di osservazione su quanto accade oggi nel Mediterraneo, per capire che la famiglia dei porti di transshipment è entrata in una nuova era, anzi, che la funzione di trasbordo ha assunto un nuovo ruolo, dovuto essenzialmente a diversi fattori: a) la messa in servizio di navi giganti, b) la costruzione di nuovi terminal ubicati in ingresso o in uscita dal Mediterraneo sulla direttrice est-ovest o il potenziamento di quelli esistenti, quindi mi riferisco soprattutto a Port Said e Tanger Med, c) il posizionamento strategico di aspiranti potenze marittime come la Cina in un'area d'incrocio tra le rotte sud-nord e quelle est-ovest, ma con funzioni prevalenti di presidio dell'East Med (Pireo). Chi ne fa le spese? La nostra gloriosa Gioia Tauro, la cui crisi non è stata scongiurata nemmeno dalla presenza operativa e finanziaria di MSC (di Taranto meglio non parlare). La crisi di Gioia Tauro per l'Italia significa che si è entrati in una nuova era del traffico container, è un passaggio storico. E' così difficile capirlo? Infatti, se guardiamo gli itinerari delle navi sopra i 16 mila TEU che escono da Suez e vanno nel Nordeuropa, non avremo difficoltà a vedere che effettuano il transshipment negli scali che meno le portano fuori strada e che assicurano loro dei costi inferiori a Gioia Tauro. Per quale ragione queste navi dovrebbero invece risalire l'Adriatico e ridiscendere, per fare transshipment nel terminal al largo di Venezia? Ma non basta, per le compagnie marittime il porto di transshipment nel Mediterraneo, originariamente destinato solo agli appuntamenti tra navi madri e navi feeder, oggi deve servire anche come testa di ponte per essere presenti nel traffico inframed. Il Pireo cinese ne è un esempio lampante. Per questo è così diverso da Gioia Tauro, appartiene a un'altra fase storica dello sviluppo dei traffici

containerizzati. Il VOOPS pertanto non risponde nemmeno alle caratteristiche che dovranno avere i porti dove si effettuano massicce operazioni di trasbordo. Ma, al di là di tutto, e sempre: quale vantaggio per l'utente finale, per l'azienda veneta che esporta? Quale vantaggio in termini di costo, di tempi?

Il porto di Venezia, come tutti sanno, dispone già di due terminal container, uno in particolare, il terminal Vecon di PSA, presenta caratteristiche di efficienza e buona qualità del servizio. PSA non è un'aziendina, è la prima o seconda società terminalistica mondiale, è presente in Italia con due terminal, uno a Venezia e l'altro a Genova, il VTE, che l'anno scorso 2015 ha movimentato 1.237.222 TEU, dove sono state appena installate le più potenti gru di banchina esistenti in Italia e dove pochi giorni fa una portacontainer della UASC da 15.000 TEU è stata ormeggiata nel tempo record di 30 minuti. Ma performance elevate ha segnato pure il terminal Vecon di Venezia, con una crescita a due cifre nel 2015, particolarmente significativa in una fase di stagnazione del mercato. Ancora oggi, a metà giugno 2016, sia Genova che Venezia viaggiano con crescite elevate e superano record mai toccati dal 1994 in poi. Ora, se un porto ha in casa una risorsa imprenditoriale di questo livello, buon senso vorrebbe che venisse coinvolta sin dall'inizio in un progetto delle dimensioni del VOOPS, anche perché riesce difficile immaginare che un terminal come Vecon e una società come PSA accettino senza reagire di essere declassati da un terminal vero a proprio a un terminal di chiatte. La realtà è che il progetto è stato presentato a PSA ed è stato accolto con indifferenza, anzi, male, ma l'AP di Venezia ha continuato ad affermare, per un certo periodo, il contrario e solo chi conosce il servilismo della nostra stampa può capire perché questa versione, anzi questa bugia, è passata. Il disinteresse di PSA e, probabilmente, la sua avversione, si comprende bene se si ragiona sul fatto che nel progetto VOOPS non si vede quale ruolo dovrebbe svolgere il Vecon, se non un ruolo ancillare. Ora, è davvero sconcertante l'entusiasmo con cui l'APV sostiene un progetto che taglia fuori uno dei pochi gioielli del suo porto, il terminal Vecon, che non solo sta segnando una crescita considerevole ma è anche capace di offrire ai clienti dei servizi a valore aggiunto, con i quali porta a casa – in tempi difficili come questi – una redditività da fare invidia a terminal molto più grandi.

Uno degli argomenti a favore del progetto VOOPS è che in tal modo finalmente il porto di Venezia potrebbe recuperare i traffici che oggi passano dall'Interporto di Padova. Non è la prima volta che l'Interporto di Padova viene accusato di "derubare" il porto di Venezia. Padova (ed il terminal Messina nel Veneto) sarebbero dei parassiti che succhiano merce con O/D il Veneto per portarla ad imbarcarsi altrove, vuoi negli scali del Tirreno (Livorno, la Spezia, Genova), vuoi negli scali del Nord (Rotterdam, Anversa), defraudando in tal modo lo scalo veneziano. Quali sarebbero le ragioni che consentono all'Interporto di Padova di compiere questo atto di pirateria? La mancanza di servizi diretti per le grandi trade lanes, il mancato inserimento di Venezia nei circuiti delle navi giganti a causa dei suoi bassi fondali, che

costringono gli operatori a cercarli nei porti del versante tirrenico o nel Northern Range. Questo ragionamento è in parte fondato, ma solo in parte, perché il grande flusso di merce che su treni intermodali va dall'Interporto di Padova ai porti del Tirreno (Padova è la prima destinazione di traffici ferroviari container sia di Genova che di La Spezia) più che servizi diretti cerca servizi specializzati sulla trade lane atlantica – in direzione est-ovest – e su quelle per l'Africa occidentale e l'America Latina in direzione nord-sud. Da sempre porti come Livorno sono specializzati sulle rotte per il Nordamerica. E continueranno ad esserlo anche con il VOOPS funzionante. Per andare negli Stati Uniti i porti tirrenici sono meglio posizionati di quelli adriatici. Ma anche per quanto riguarda le rotte del Far East, mentre Venezia ha un solo servizio diretto settimanale, porti come La Spezia e Genova ne hanno una decina. Non stupisce quindi che circa il 10/15% del traffico intermodale dell'Interporto di Padova possa essere costituito da merce con O/D il Far East. Qui però occorre fare una piccola pausa e guardare le cose con vista planetaria.

I prossimi dieci anni saranno con tutta probabilità caratterizzati dalla ripresa dell'egemonia americana. La Russia è in recessione nera, l'Europa è nel caos migranti, la Cina attraversa un doloroso momento di transizione, il Brasile e tutta l'America latina nazionalista e socialisteggiante vacillano. Chi ne trae vantaggio? La potenza americana. La rotta atlantica, cenerentola delle trade lanes per tanti anni, torna ad essere centrale e riprende vigore quella transpacificca (dove non a caso le compagnie marittime cominciano a spostare il naviglio gigante). Forse gli Stati Uniti riprenderanno a fare la voce grossa nelle istituzioni marittime internazionali (tipologia di carburanti, pesatura dei container, lunghezza massima delle navi, antitrust, Artico....), in ogni caso è prevedibile un loro maggiore protagonismo.² Continuare a puntare solo sui traffici Europa-Far East via Suez – ipotesi sottostante il progetto VOOPS – è perlomeno avventato. L'allargamento del Canale di Suez si sta rivelando dal punto di vista economico, cioè degli introiti che i pedaggi portano allo Stato egiziano, un vero e proprio flop. Dopo l'allargamento del Canale di Panama è in atto una profonda riorganizzazione dei servizi marittimi che interessano l'America ed in particolare i porti della East Coast. Le linee che dalla costa orientale degli USA sono dirette verso il sud est asiatico hanno cominciato ad utilizzare la rotta atlantica ma, invece di passare per il Mediterraneo e Suez, circumnavigano l'Africa grazie al costo del bunker, che si è molto ridotto dopo il calo del prezzo del greggio, e consente di compensare abbondantemente la maggiore distanza. L'Autorità del Canale di Suez sta cercando disperatamente di riprendersi questi traffici promettendo prima il 30% e adesso sino al 65% di sconto sulla tariffa per le navi in partenza da Norfolk o da New York e dirette in India o nel Sudest asiatico (Port Kelang).³ Finora con scarso successo, il che comincia a farci pensare

² Lo studio dell'International Transport Forum (ITF) *Capacity to Grow. Transport Infrastructure Needs for future trade growth* (2016) prevede che nel 2050 il 38% di tutti i prodotti alimentari trasportati in termini di tonn-chilometro avranno origine negli Stati Uniti. L'ITF è un organismo intergovernativo cui aderiscono 57 paesi.

³ *Suez Canal offers up to 65% discount for Asia-North America east coast carriers*, in "Lloyd's List", 8 giugno 2016.

che anche l'allargamento del Canale di Suez, da cui ci si aspettava meraviglie, possa rivelarsi un fallimento dal punto di vista economico e una delusione dal punto di vista dei flussi.

L'Autorità Portuale di Venezia dovrebbe forse analizzare meglio i flussi del porto che è chiamata a governare. In una recente intervista al Presidente Paolo Costa, sul MediTelegraph,⁴ si legge che "otto nuove compagnie hanno scelto Venezia nei loro servizi diretti" e che è il porto mediterraneo meglio posizionato per essere il terminal della cosiddetta Silk Road (nome assai suggestivo ma al quale corrisponde una realtà di flussi di merce molto meno entusiasmante: merce ricca come televisori, computer e telefonini ma anche tanta, tanta merce povera destinata alle fasce di consumatori a basso reddito, quella che finisce sulle bancarelle). Innanzitutto: questi servizi diretti da dove vengono? Il Presidente non lo dice ma dal contesto sembra di capire che si tratti di servizi oceanici. In realtà basta fare un clic sul sito del Porto di Venezia e controllare la *sailing list* per il mese corrente per scoprire che di servizi diretti con il Far East Venezia ne ha uno solo, un servizio settimanale costituito da due compagnie appartenenti allo stesso consorzio che mettono una nave ogni quindici giorni. Quindi quattro toccate al mese. Gli altri servizi sono tutti servizi che riguardano il traffico inframed, particolarmente vivace in questo periodo perché i noli su quelle direttrici (Turchia, Israele, Egitto, Tunisia, Spagna Meridionale, Grecia, Italia) sono molto più remunerativi che i noli oceanici, in particolare i noli Europa-Far East che ogni settimana raggiungono nuovi minimi storici. Sono i traffici inframediterranei la gallina dalle uova d'oro del porto di Venezia, anche se in termini di volumi il servizio diretto e gli innumerevoli servizi feeder (da Malta, dal Pireo, da Porto Said, da Tekirdag, da Trieste, da Gioia Tauro) portano più merce dal Far East o da altre direttrici oceaniche. Che cosa voglio dire con questo? Che le rotte asiatiche che passano per Suez e che sembrano il vero target del progetto VOOPS non sono oggi come oggi – e secondo molti analisti nemmeno in futuro – i garanti assoluti della crescita dei porti adriatici. Eguale importanza sta acquistando il mercato inframediterraneo con la prospettiva a breve di veder incrementare i traffici con l'Iran, che proseguono per l'Europa dai porti turchi o giordani o egiziani. Il traffico inframed utilizza navi portacontainer di ridotte dimensioni che possono benissimo entrare nel porto di Venezia già oggi. Quindi è semplicemente assurdo spendere più di due miliardi di euro per costruire un approdo dedicato alle navi di massime dimensioni, che sono esclusive delle rotte oceaniche ed in particolare della rotta di Suez. Significa aver un'idea piuttosto superficiale del mercato. Significa puntare: a) su un mercato dove oggi vediamo succedere i disastri imprenditoriali più eclatanti, compagnie di navigazione del Far East sull'orlo della bancarotta, che trascinano nel vortice i cantieri (è il caso della Corea, di compagnie come Hanjin, come Hyundai, e dove gli uffici del rinomato cantiere Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering sono stati messi a soqquadro da 150 poliziotti sotto l'accusa di frode e di

⁴ Costa: "Il mio progetto fa paura? Vuol dire che serve". Il caso, 7 giugno 2016.

malagestione),⁵ b) su un mercato dove vediamo il traffico calare ogni giorno e colpire anche i porti del Nord che ci hanno fatto maggior affidamento (è il caso di Amburgo), c) su un mercato dove sono impegnate le navi giganti, che ormai si stanno rivelando un flop economico non da poco e oltretutto una causa della ridotta redditività dei grandi terminal.⁶ Significa non capire che la prossima crisi di sovracapacità ed eccesso di offerta, dopo quella dello shipping, sarà la crisi dei terminal container, come dimostrano non solo le vicende di Taranto e Gioia Tauro ma anche di Thamesport, a poca distanza da Londra.⁷ Penso che, in momenti come questo, occorra invece una grande prudenza nel prendere certe decisioni.

Il porto VOOPS di Venezia è pensato e progettato per concentrarvi il traffico diretto o proveniente dai territori che stanno alle spalle dell'Alto Adriatico. Quindi è destinato a "succhiare" i traffici di Trieste, di Koper, di Rijeka. Se non tutti, una buona parte, in particolare quelli che viaggiano sulle navi giganti, quelli dei servizi fondamentali, coi noli più convenienti. Riesce infatti molto difficile credere alla tesi che tutti i porti nordadriatici ci guadagneranno dal progetto VOOPS. Se i carichi destinati ai territori retrostanti Trieste, Koper e Rijeka passeranno dal terminal off shore di Venezia, meglio, verranno intercettati da esso, cosa resterà di traffico ai porti della Venezia Giulia, della Slovenia, della Croazia? Se le grandi navi si fermeranno al VOOPS, a Koper o Trieste ci andranno solo i feeder? A parte Trieste, che ha una capacità di reazione limitata, ma Koper e Rijeka, ovvero la Slovenia e la Croazia, staranno a guardare indifferenti, inerti, il loro declassamento? Per quale ragione Koper e Rijeka debbono buttar via gli investimenti che hanno fatto, in infrastrutture, in mezzi di sbarco e imbarco? Continueranno a ritrovarsi ai pranzetti del NAPA come se niente fosse? Koper e Rijeka hanno dei costi del lavoro inferiori del 20/30% rispetto a quelli italiani, il progetto VOOPS avrà tariffe così convenienti da essere competitivo con Koper e Rijeka? E perché un THC al terminal off shore di Venezia dovrebbe costare meno che a Koper o Rijeka?⁸ Oggi il costo di porti come Koper è inferiore del 30% circa al costo di Trieste, di Venezia e di Ravenna. Il VOOPS sarà sicuramente più caro se non altro per la rottura di carico, il trasferimento del personale, la manutenzione. Perché le compagnie marittime dovrebbero favorirlo e rinunciare a porti come Koper che costerebbero a quel punto non 30% ma 50% in meno? Salvo che il VOOPS non sia interamente a carico del contribuente, sospetto questo più che giustificato dai numeri

⁵ *DSME's offices raided by South Korean authorities*, su "Lloyd's List", 8 giugno 2016.

⁶ Nel primo trimestre del 2016 gli utili del leader mondiale, Maersk Line, sono crollati del 95% rispetto al primo trimestre 2015, *Maersk Line profits plummet in Q1*, su "Lloyd's List", 8 maggio 2016, *Box lines' results likely to deteriorate*, ivi, 23 maggio 2016.

⁷ E' recente la pubblicazione dello studio citato dell'International Transport Forum (ITF), *Capacity to Grow*, che mette in guardia di fronte al pericolo di un eccesso di capacità portuale e raccomanda di utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti. Vedi il commento di Nicola Capuzzo su "Trasporto Europa", <http://trasportoeuropa.it/index.php/home/archivio/14-marittimo/14795-troppi-terminal-container-in-Europa->

⁸ THC, terminal handling cost secondo il nostro *Dizionario di logistica* è il "Costo del carico (o scarico) addebitato dal terminalista portuale alla compagnia di navigazione e da questa abitualmente riaddebitato al suo cliente, magari in modo un po'... abbondante".

contenuti negli studi che l'APV ha reso pubblici. Per quale ragione il terminal off shore di Venezia dovrebbe un domani costare come Porto Said o Tanger Med? Nel terminal off shore si dovrà pagare la gente in base ai contratti delle piattaforme off shore invece che in base al contratto dei portuali, credo. E, ammesso che valga il contratto dei portuali, dove li mettiamo i costi di trasferta dalla terraferma al terminal off shore per gruisti, carrellisti, rizzatori e quant'altro? E agli equipaggi delle chiatte quale contratto verrà applicato? Il Registro Internazionale italiano? Ma rimane sempre aperta la domanda principale: quale vantaggio per l'utente finale, per l'azienda veneta che esporta? Quale vantaggio in termini di costo, di tempi? Non riusciamo a vederlo.

Trieste e Koper sono riuscite in questi anni a costruire una rete di servizi ferroviari intermodali di grande efficienza, contando anche sul fatto di poter utilizzare linee con abbondanza di tracce, malgrado certe difficoltà nelle ultime miglia. Com'è noto il periodo di start up di un servizio intermodale si aggira sui due/tre anni. Sono in corso investimenti importanti sulle linee slovene e italiane, mentre Rijeka è ancora in ritardo. Tutto questo sforzo, che ha dato risultati importanti testimoniati dalla quota del 60% di ferrovia a Koper e dai terminal che arrivano a quota 90% a Trieste, dovrebbe essere rottamato per far posto all'hub di Venezia – in divenire? Che vantaggio ne trae l'utente finale? Da qualunque punto lo si guardi, è evidente che il progetto VOOPS distrugge ricchezza mentre è difficile vedere dove e come la crea.

Il progetto VOOPS è pensato e progettato per le navi giganti, i suoi clienti privilegiati sono le navi da 18 mila, 20 mila TEU. A leggere le cronache marittime degli ultimi dodici mesi si direbbe che un terminal non può avere clienti peggiori. Cioè clienti che intaccano la sua redditività. Dopo i primi due anni di entusiasmo per le supposte economie di scala che le navi portacontainer giganti avrebbero dovuto arrecare alle compagnie marittime, sono usciti alcuni studi che hanno dimostrato come queste economie non solo diminuiscono in ragione della grandezza della nave ma sono veramente illusorie e soprattutto non compensano i rischi a cui queste navi sono soggette in una fase di mercato calante, fase che sembrava passeggera ma sempre più appare come strutturale o comunque destinata a durare a lungo.⁹ Vero è che il tutto è condizionato dall'eccezionale caduta del prezzo del petrolio, la quale ha alterato

⁹ Dopo la presentazione, l'anno scorso, all'International Transport Forum di Lipsia dello studio OCSE *The Impact of the Mega Ships*, nel quale si metteva in dubbio per la prima volta con larghezza di argomentazioni l'efficienza delle navi giganti, sono state condotte da Drewry delle simulazioni sull'impatto delle mega-navi a carico dei terminal e delle infrastrutture terrestri: la conclusione è che "while bigger ships help carriers reduce voyage costs, these savings are increasingly offset by higher port and landside costs, meaning that total system cost savings are small and declining. Larger vessels place greater demands on ports, where channels have to cater for deeper draughts and on terminals, which need to upgrade equipment, yard facilities and manning levels to effectively handle increased peak cargo volumes. On a total 'system cost' basis the study found that the upsizing of vessels provides only modest savings for the overall supply chain with efficiency gains being further eroded as vessels size increases beyond 18,000 TEU."

fortemente la struttura di costo che è stata il punto di partenza per la corsa verso il gigantismo. Si è partiti quando il costo del bunker rappresentava almeno il 50% dei costi operativi ed era necessario, con l'adozione dello slow steaming e l'introduzione di motori a basso consumo, ridurre l'incidenza del costo del bunker. A questo avrebbe contribuito l'entrata in servizio di navi giganti, in grado di accogliere un terzo di carico in più delle maggiori in circolazione e di risparmiare sui costi portuali limitando le toccate. Sono usciti dai cantieri dei mostri che per un certo verso sono dei gioielli della tecnica, per altro sono degli strumenti ad alto rischio per i porti, in particolare per i porti del Northern Range non affacciati sul mare aperto ma con canali, a volte assai lunghi, di accesso. Basti ricordare l'incagliamento di una nave della China Shipping lungo il corso dell'Elba che ha richiesto, per essere disincagliata, l'intervento di 26 mezzi nautici, dai rimorchiatori alle navi superspecializzate delle società di salvage.¹⁰ La caduta del prezzo del petrolio, alterando radicalmente la struttura dei *voyage cost*, ha in parte azzerato i vantaggi che ci si aspettava dal gigantismo navale. Il resto lo ha messo la contrazione del mercato e siamo giunti quindi a una situazione paradossale, dove i noli del bulk hanno toccato i minimi storici e quelli delle portacontainer ci stanno arrivando, le compagnie viaggiano per poter pagare appena gli interessi sul debito, alcune sono ormai alla bancarotta, altre, al top delle classifiche mondiali, dimezzano i profitti, altre ancora si affidano al sostegno statale come le cinesi.¹¹ Ma la flotta in esercizio aumenta e continuerà per forza d'inerzia ad aumentare, malgrado il forte rallentamento degli ordini.¹² Lo squilibrio tra domanda ed offerta continuerà a deprimere i noli e dunque a incidere sui conti delle compagnie in maniera devastante.¹³ Per far fronte a questa emergenza le compagnie si uniscono in alleanze, sicché le prime 20 al mondo stanno dentro a 4 grandi alleanze, ma, come dimostra uno studio di MacKinsey, i vantaggi dell'alleanza (razionalizzazione dei servizi, riduzione dei costi, migliore utilizzo del naviglio ecc.) cadono miseramente appena scendono a terra, dove ciascuna compagnia mantiene i suoi particolari accordi coi terminal, con la ferrovia, con l'autotrasporto, differenti e in concorrenza con quelli delle altre.¹⁴ Non c'è momento peggiore per asservire un porto totalmente alla logica del container. Ed abbiamo parlato solo di navi, non abbiamo ancora aperto il capitolo terminal.

¹⁰ Non si è mai saputo quanto è costata questa operazione, si è parlato solo di "di milioni di euro a due cifre", v. <http://www.ndr.de/nachrichten/Indian-Ocean-Bergung-kostet-ueber-10-Millionen,containerschiff316.html>

¹¹ Drewry stimava che le perdite del settore nel 2016 saranno sui 5 miliardi di dollari, si sono rivelate maggiori, sui 6 miliardi. Oltre alla diminuzione dei volumi si verifica anche un maggiore squilibrio tra import ed export, che nel 2015 ha costretto le compagnie della trade lane Asia-Europa (Mediterraneo compreso) a riposizionare qualcosa come 7,8 milioni di TEU!

¹² Agli inizi di febbraio 2016 la flotta mondiale di navi portacontainer era di 5.151 unità, pari a una portata totale di 19,5 milioni di TEU; il portafoglio ordini alla stessa data era di 504 navi pari a 4 milioni di TEU di portata complessiva, equivalente al 20% della flotta in esercizio; si tratta di 68 navi da 16mila TEU in su, di 76 navi dai 13 mila ai 15.999 e di 60 navi dai 10mila ai 12.999 TEU.

¹³ Il consueto rapporto annuale della grande società di shipbroker Barry Rogliano Salles (aprile 2016) è altrettanto impietoso: "The near-term outlook for the box sector remains bleak, with negative signals on all fronts: weak demand, historically low cargo freight rates, some of the worst ever charter rates, a continuously high orderbook, especially for very large vessels, and comparatively low scrapping levels".

¹⁴ <http://www.mackinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/landside-operations-the-next-frontier-for-container-shipping-alliances>

I conti dell'industria terminalistica, finora fiorenti, dal 2015, anno che ha visto il maggior numero di navi giganti in circolazione, hanno cominciato a peggiorare. Tanto per non far nomi, così riporta "Lloyd's List" del 22 marzo 2016: *PSA Group also saw revenue drop some 6.7% compared to a year earlier, profit from operations decline 9.3%, and overall net profit for the year fall 9.5% to S\$1.27 billion*. Delle difficoltà di Gioia Tauro abbiamo già parlato, se non troverà entro un anno un partner è destinata a chiudere. Del resto il gruppo Eckelmann, che la controlla, aveva visto lungo già cinque anni fa, quando ha preferito investire a Tanger Med invece che nel porto calabro. Per il Gruppo Maersk i terminal rappresentano la principale voce di spesa, ha dichiarato alla stampa van Troijen, responsabile dell'area Asia-Pacifico. Ed è ovvio che sia così, basta il buonsenso per capire che l'introduzione massiccia di navi giganti ha costretto i terminal ad adeguarsi, consolidando le banchine, dragando i fondali, acquistando gru più grandi e potenti. Si è prodotto un fenomeno impressionante di obsolescenza che ha messo fuori uso investimenti anche recenti.¹⁵ Per avere un'idea del cambiamento si vada sul sito del VTE e si guardino le foto delle nuove gru appena arrivate, accanto a quelle in uso finora. Sembrano alte il doppio, il gruista lavora a 60 metri d'altezza! A fronte di questi investimenti, le compagnie marittime non sono disposte a pagare un centesimo di dollaro in più per caricare e scaricare, anzi, malandate come sono, chiedono sconti.¹⁶ In una situazione del genere, affidare il destino non solo di un porto ma dell'intero traffico nordadriatico ad un terminal specializzato in navi giganti, significa proprio volersi fare del male. Ancora una volta riusciamo a vedere i rischi ed i probabili danni di un'impresa del genere, mentre non riusciamo a vedere un solo vantaggio, fosse pure per qualche singola categoria di operatori. Degli spedizionieri per esempio, o degli agenti marittimi; dovrebbero essere loro a trarre un utile dal VOOPS. Ma se proprio il Global Shippers' Forum è stato uno dei primi ad alzare la voce sui rischi delle mega-navi! Si leggano su Internet gli interventi di Chris Welsh, il suo Presidente! E senza andare tanto lontano si leggano gli interventi di Conforti, Presidente di Assiterminal, o del rappresentante delle Assicurazioni marittime al convegno di Federagenti del dicembre scorso a Roma, per capire il grado di preoccupazione che ormai circola nel settore.¹⁷ Si leggano gli ultimi "Safety and Shipping Review" del colosso delle assicurazioni, Allianz,¹⁸ si leggano le cronache quotidiane dei giornali di Los Angeles, Long Beach, Southampton, Amburgo, Rotterdam che parlano di una situazione cronica di congestione attorno ai porti, di carenza di

¹⁵ V. ITF, *Capacity to Grow* (2016) cit..

¹⁶ Dice lo studio McKinsey: "Terminals are not receiving more income per ship, and their investments are not generating a sufficient return. It's no surprise that some terminals, in their frustration, have gone so far as to push for regulatory oversight of vessel sizes. In their view, container lines are demanding more without paying more".

¹⁷ Sul convegno di Federagenti si veda l'esauritivo resoconto di "Ship2Shore"
http://www.ship2shore.it/it/shipping/quei-giganti-del-mare-che-creano-controversie-in-italia_59750.htm

¹⁸ http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2016.pdf. In termini assoluti il numero di navi perdute (total losses) è diminuito, ma, analizzando la flotta mondiale per categorie, si vede che i problemi per le navi portacontainer si sono aggravati in seguito al gigantismo.

trucks, di chassis, con un aumento esponenziale dei costi esterni.¹⁹ Solo sulle gazzette nostrane, sui quotidiani delle città portuali italiane, non si legge nulla, l'articolo di Eugenio Occorsio²⁰ su "Repubblica" di qualche settimana fa sulle mega navi senza clienti è il primo accenno che la grande stampa italiana fa a un fenomeno al quale la stampa estera da qualche anno presta attenzione e che riempie le pagine e i siti delle fonti d'informazione specializzate.²¹ E così il progetto del porto off shore di Venezia, che, ad un'analisi meno superficiale appare chiaramente, come dice Cecilia Eckelmann Battistello, "una follia", viene fatto passare come l'asso nella manica per rilanciare i traffici marittimi nel Nordadriatico.

Un ultimo inciso. Il VOOPS avrebbe un alto valore sotto il profilo ambientale, secondo i suoi sostenitori, in quanto porterebbe lontano da Venezia le mega navi portacontainer, riuscirebbe a fermarle prima che arrivino in laguna. Come è stato messo chiaramente in luce dallo studio dell'ITF e da altri che ho citato, le problematiche delle mega navi diventano critiche soprattutto nel segmento terrestre della catena di trasporto e, nel caso del VOOPS, possono diventarlo anche nell'ultimo miglio delle chiatte (mama vessels). L'ambiente non è solo l'ambiente marino. Ma non voglio entrare qui nel merito di questi aspetti di sostenibilità ambientale, noto soltanto che è tipico delle grandi opere fare grandi promesse che si avverano chissà quando ma intanto i disastri che producono sono tangibili. Vedi l'allargamento del canale di Suez: dal punto di vista del mercato non si vede un vantaggio, ma intanto ha già provocato un innalzamento preoccupante della temperatura delle acque del Mediterraneo – come mi dicono gli uomini della Guardia Costiera presenti al largo di Lampedusa per salvare i migranti. E' in pericolo un ecosistema che qualcosa ha voluto dire nello sviluppo dell'umana civiltà. Così come la costruzione di Venezia qualcosa ha voluto dire nello sviluppo della civiltà urbana. Tutto questo lo mandiamo in malora, per che cosa? Da progetti come il VOOPS non deriva alcun vantaggio né per il Paese, né per le imprese del territorio, né per lo Stato, né per i cittadini.

Conclusione

Il container ha rappresentato una delle più grandi innovazioni del 20° secolo, la globalizzazione dei mercati ed i vantaggi che ne sono derivati non sarebbero stati possibili senza il container. Ma, come si dice, *est modus in rebus*, al punto in cui si è arrivati è necessaria una pausa di riflessione. I massimi esperti mondiali ripetono da un paio d'anni, rivolti alle compagnie marittime: "cambiate modello di business!". Facile a dirsi. Dovrebbero cominciare i porti ad

¹⁹ Bruce Barnard sul "Journal of Commerce", online JOC.com *Mega ships, alliances, sluggish growth slow terminal automation*, 19 giugno 2016.

²⁰ "La Repubblica". Supplemento Affari e Finanza, 30 maggio 2016, *Le supernavi dello shipping senza più clienti*. In realtà era stato preceduto da un articolo di Mattia Salvi, del 12 marzo 2016, *La grande bolla dei colossi del mare*, su "Pagina99".

²¹ Penso di essere stato uno dei primi a segnalare la crisi della finanza dello shipping già quattro anni fa (*The shipping tsunami*, dicembre 2012) e di aver meritato per questo la segnalazione nell'editoriale di "Containerisation International" del febbraio 2013. V. la versione italiana di questo saggio sulla rivista online "Altronovecento" della Fondazione Micheletti di Brescia, *Il crack che viene dal mare*. N. 21, dicembre 2012 (http://www.fondazionemicheletti.it/altronovecento/articolo.aspx?id_articolo=21&tipo_articolo=d_saggi&id=254).

introdurre modelli operativi sostenibili, a porre dei vincoli di accesso a costo di scontrarsi con i loro clienti, ma in realtà pensano a farsi la guerra, avendo come primo obiettivo il vicino, oppure si lasciano sedurre – per imitazione - dalla prospettiva del gigantismo e vogliono diventare megaports. A porre un freno dovrebbero pensarci le autorità di regolazione, dovrebbe pensarci la politica, quella europea prima ancora di quella dei singoli stati. Ma non si muovono. Allora è dal basso che deve partire la voce della ragione, ciascuno metta il suo chip. Io ho messo il mio.

sergio.bologna2@gmail.com

giugno 2016