

Supplemento al numero 15, anno 2

il QUINDICINALE *portuale*



Newsletter dell'Autorità Portuale di Venezia

**PER UNA POLITICA DEI PORTI E DELLA LORO LOGISTICA
CHE RECUPERI BUONA PARTE DEI 42 MILIARDI ANNUI DI PIL
PERSI PER INEFFICIENZE E IMPERFEZIONI
SUI MERCATI DI TRASPORTO E LOGISTICI IN ITALIA**

Paolo Costa

Presidente, Autorità Portuale di Venezia

Venezia, 19 Aprile 2016

SOMMARIO

1. PREZZI ALLA PRODUZIONE E PREZZI DI MERCATO: LE INEFFICIENZE DA MARGINI DI TRASPORTO E LOGISTICI DA ELIMINARE

2. INDEBITI MAGGIORI MARGINI (PREZZI): OPERATORI PRICE MAKER E GRADO DI CONCORRENZA SUI MERCATI RILEVANTI

2.1 Competitività, concorrenza sui mercati rilevanti e Autorità di Sistema Portuale e logistico

2.2 Competitività, concorrenza sui mercati rilevanti e integrazione di funzioni ed operatori lungo la catena logistica

2.3 Competitività, concorrenza, innovazioni e nuovi operatori

3. INDEBITI MAGGIORI MARGINI (MINORI DISTANZE PERCORSE): NUOVE CAPACITÀ E NUOVA GEOMETRIA DELLA RETE PER IL RECUPERO DEI SENTIERI DI PERCORSO MINIMO

3.1. L'obsolescenza della geometria e della capacità delle reti infrastrutturali italiane storiche

Sommario

La sola politica dei trasporti e delle sue infrastrutture realmente utile al Paese è quella capace di ridurre almeno una parte dei 42 miliardi di euro di PIL che si perdono ogni anno per le inefficienze o le imperfezioni di mercato che si manifestano lungo le catene logistiche. Sono 42 miliardi di euro costituiti da margini impropri che si producono nella trasformazione dei prezzi ex fabbrica o ex dogana in prezzi di mercato.

Margini che corrispondono in gran parte ad altrettanti ricavi percepiti da operatori che oggi sfruttano rendite di posizione consolidate.

Il risultato si può ottenere sia riducendo i margini unitari, i “prezzi” dei servizi di trasporto e logistici, sia diminuendo le quantità degli stessi servizi, quando queste si dovessero manifestare superflue.

Nell’ambito dei porti e dei sistemi logistici a loro correlati i margini unitari (prezzi) si riducono, oltre che con le semplificazioni burocratiche previste dal decreto Delrio-Madia di riforma delle Autorità portuali, introducendo maggiori dosi di concorrenza sui “mercati rilevanti” capaci di gestire in modo coordinato le infrastrutture a mare di “porti larghi” e quelle a terra dei “porti lunghi” in modo da garantirne il libero accesso a soggetti “integratori” di più segmenti mare-porto-terra delle catene logistiche e comunque di soggetti innovatori per scala di attività o modalità tecnologiche ed organizzative.

I margini “da quantità” si riducono invece facendo in modo che le merci seguano i sentieri di costo minimo di trasporto attraverso un adeguamento della capacità dei nodi e della geometria degli archi della rete infrastrutturale alla nuova geografia della produzione e del consumo, mondiale, europea ed italiana, rispetto alla quale l'impianto italiano odierno dei nodi portuali costruito sull' economia e sulla geografia dello scorso secolo è palesemente obsoleto.

Favorendo la scelta del percorso minimo -da intendersi come quello che meglio approssima la distanza in linea d’aria tra ogni punto A e ogni punto B- che si può ottenere una riduzione consistente sia dei tempi e dei costi diretti di trasporto fatti pagare ai caricatori o ai ricevitori finali sia quelli indiretti (le diseconomie esterne da inquinamento, congestione, incidentalità) fatti sopportare all’intera collettività.

1. PREZZI ALLA PRODUZIONE E PREZZI DI MERCATO: LE INEFFICIENZE DA MARGINI DI TRASPORTO E LOGISTICI DA ELIMINARE

E' stato stimato ⁽¹⁾ che se il *Logistic Performance Index* ⁽²⁾ dell'Italia raggiungesse -di colpo- i livelli della Germania aumentando di quasi il 12% il PIL italiano crescerebbe di 42 miliardi di euro, il 2,8% in più del valore osservato per l'anno 2014.

Un risultato il cui mancato raggiungimento dipende in gran parte dalle inefficienze e dalle imperfezioni di mercato che gonfiano la trasformazione dei prezzi ex fabbrica delle nostre produzioni, e quindi anche delle nostre esportazioni, o quelli ex dogana delle nostre importazioni, in prezzi di mercato più alti del necessario.

Nel primo caso facendo soffrire i produttori italiani³, costretti ad esportare di meno o a comprimere i profitti per restare competitivi sui mercati mondiali, nel secondo caso punendo i consumatori nazionali⁴ di beni intermedi e finali importati.

Produttori e consumatori che nel nostro Paese hanno a lungo "sofferto in silenzio", tutti concentrati nella produzione "franco fabbrica".

Una conseguenza non secondaria di questo lungo disinteresse della produzione italiana per l'attività logistica è l'indebolimento della sua offerta nazionale tanto da fa sì che ancor **oggi il maggior centro di distribuzione di secondo livello per l'Italia siano le Fiandre**.

Ma nel citare il costo di queste inefficienze - la cui riduzione è il vero banco di prova di ogni politica di trasporto e delle sue infrastrutture - ci si dimentica spesso di sottolineare che esse hanno un rovescio della medaglia: esse misurano anche l'"eccessivo" maggior fatturato di altrettante attività di trasporto, logistiche, od ausiliarie delle stesse, che producono occupazione, salari, profitti e, per l'appunto, rendite: le molte rendite di posizione dalle quali nascono i maggiori costi da inefficienze che si annidano e prosperano lungo le catene logistiche.

Quando ci si compiace, ad esempio, dell'importanza occupazionale e di valore aggiunto del "cluster marittimo-portuale" ⁽⁵⁾ bisognerebbe sempre ricordare che parte di quella occupazione e di quel valore aggiunto è, per quanto detto sopra, figlia di rendite e inefficienze che, nell'interesse del Paese, andrebbero eliminate al più presto.

Una contraddizione la cui sottolineatura è tutt'altro che secondaria perché impone di rendere chiaro ed inequivocabile l'obiettivo finale di ogni riforma di settore e di operare una altrettanto

¹) Confcommercio - Isfort, Una nota sui problemi e le prospettive dei trasporti e della logistica in Italia, ottobre 2015

²) Il *Logistic Performance Index* (LPI) è la media ponderata di sei indicatori: di efficienza delle dogane, di qualità delle infrastrutture di trasporto e distribuzione, di facilità di organizzazione delle spedizioni a prezzi competitivi, di qualità dei servizi logistici, di capacità di monitorare e tracciare le spedizioni, di frequenza e tempestività delle spedizioni (Fonte: World Bank's Logistics Performance Index, <http://lpi.worldbank.org/>)

³) Caricatori dei traffici (*shippers*)

⁴) Destinatari dei traffici (*receivers*)

⁵) Che secondo la Federazione del Mare vale il 2% dell'occupazione italiana e oltre 34 miliardi di euro di valore aggiunto (Censis per la Federazione del Mare, V° Rapporto sull'Economia del Mare, Roma, 2015)

indifferibile scelta di campo. Abbattere i margini impropri che appesantiscono i costi e i prezzi delle produzioni italiane implica avere presente il **trade-off tra l'occupazione e il reddito "da rendita" goduti dall'"offerta" dei servizi di trasporto e logistici** (armatori, spedizionieri, trasportatori, etc) - **e l'occupazione e il reddito "da competitività" dei quali può trarre vantaggio la "domanda" degli stessi servizi** (caricatori o destinatari finali, ma soprattutto prendere nettamente campo a favore di quest'ultima. Nella consapevolezza che è la difesa delle rendite attuali che rende molti degli *incumbent* pronti a resistere ad ogni cambiamento e che il perseguimento deciso della chiusura della divergenza ⁽⁶⁾ tra la somma degli ottimi individuali e l'ottimo collettivo impone anche una modifica di metodo capace di dar voce alla "domanda", ai "caricatori" e "destinatari" oggi vessati dai poteri esercitati sui mercati imperfetti da quella "offerta" che paradossalmente è la sola ancora ammessa alle pratiche concertative.

Se, dunque, il vero contributo di trasporti e logistica alla crescita stabile dell'economia passa attraverso i loro effetti sui prezzi, **il sistema italiano dei trasporti e della logistica potrà dirsi riformato per il meglio solo quando si sarà abbattuto il differenziale "improprio" tra i prezzi alla produzione (o all'importazione) e i prezzi di mercato (interni o internazionali) che costituisce una vera e propria tassa logistica da rendita ed inefficienza.**

Come agire dunque per abbattere questo differenziale di prezzi per la parte relativa alle inefficienze e alle rendite riscontrabili nei porti e nella loro logistica?

Una parte delle azioni utili e necessarie a correggere alcune inefficienze portuali sono state definite dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)⁽⁷⁾; una frazione di queste hanno poi ispirato lo schema di decreto legislativo Delrio-Madia di riforma delle autorità portuali ⁽⁸⁾.

Lo snellimento della governance delle nuove autorità di sistema portuale e delle procedure di costruzione di regolatori portuali, l'introduzione dello sportello unico amministrativo e quello unico doganale e dei controlli, la semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi, etc., sono utili passi in avanti.

Ma per perseguire l'obiettivo strategico della riduzione dei "margini" impropri da trasporto e logistica alle azioni previste dal PSNPL ne andrebbero affiancate altre, distinguibili tra:

- quelle capaci di ridurre i "prezzi" (i maggiori i margini unitari), e
- quelle capaci di ridurre le "quantità" (inutili maggiori distanze percorse)

nella formazione del totale dei margini da trasporto e logistica addossati agli utenti.

Due categorie di azioni altrettanto efficaci e decisive di quelle finora considerate dal PSNPL e dallo schema di riforma Delrio-Madia. Ma che richiedono una consapevolezza e una determinazione

⁶) divergenza che è andata crescendo nel tempo in conseguenza delle politiche consociative e delle pratiche corporative nate al riparo del Codice della Navigazione che la legge 84/94 ha modificato solo in parte

⁷) approvato dal governo il 6 agosto 2015

⁸) schema di decreto legislativo del 4 febbraio 2016 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 febbraio 1994 n. 84

“politica” ferma e lungimirante, perché destinate a scontrarsi con le rendite di posizione di molti degli *incumbent*: oggi spesso più potenti di ogni potere pubblico chiamato a regolarli.

Consapevolezza e determinazione da usare ⁹⁾ per arricchire il PSNPL e meglio finalizzarlo all’obiettivo generale sopraindicato, così valorizzando uno sforzo programmatico da tempo atteso, generoso ma non ancora sufficiente, anche se ha il grande merito di aver finalmente posto all’attenzione del Paese un tema tanto ostico quanto strategico per la crescita di una Italia che dovrà sempre più affidare quote crescenti della sua crescita ad esportazioni destinate a mercati extraeuropei quasi tutti oltremare.

Basti osservare che dall’inizio (2008) della “grande recessione” al 2014 l’Italia ha aumentato le esportazioni al di fuori dell’Unione Europea dal 71,3 all’ 86,3 (+21%) di quelle dirette a stati membri dell’Unione.

Si stima che già nel 2017 l’export dell’Italia extra UE potrebbe superare il 100% di quello intra UE.

⁹⁾ Facendo di necessità virtù, a questo risultato si potrebbe giungere “usando” del tavolo tecnico che il ministero delle infrastrutture dei trasporti dovrebbe aprire con le regioni entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto Delrio Madia nel rispetto della condizione posta dalla conferenza delle regioni all'espressione della loro intesa sul piano strategico nazionale del PSNPL

2. INDEBITI MAGGIORI MARGINI (PREZZI): OPERATORI PRICE MAKER E GRADO DI CONCORRENZA SUI MERCATI RILEVANTI

La prima categoria di azioni aggiuntive rilevanti è quella che punta a ridurre le rendite di posizione di molti operatori agenti lungo le catene logistiche, in mare, in porto e negli hinterland, attraverso una riduzione del loro potere di mercato.

Un risultato che si può raggiungere:

- Aumentando il grado di concorrenza prevalente sui diversi mercati; da ottenere per regolazione e/o favorendo l'ingresso sul mercato di soggetti più competitivi per dimensione e capacità di innovazione, e/o
- con una gestione coordinata delle infrastrutture portuali, di trasporto e logistiche, che connettono lungo le catene logistiche (almeno di quelle operanti lungo i corridoi "europei" - Core Network Corridors - dei quali i porti italiani agiscono da radice marittima), i porti ai retroporti, anche oltre i valichi alpini, da aprire a soggetti integratori dei servizi erogati per raggiungere un livello di massa critica di traffico adeguata all'assorbimento dei costi fissi di molti di questi servizi ⁽¹⁰⁾.

Le azioni che esigono (o avrebbero richiesto) una articolazione dei sistemi portuali e logistici diversa da quella propria della vecchia legge 84 del 1994, ma anche da quella finora disegnata dallo schema di decreto legislativo Delrio-Madia, perché capace di dare regolazione, promozione competitiva e gestione infrastrutturale integrata a "porti larghi" (i porti capaci di servizi tra loro sostituibili a vantaggio dei mercati rilevanti) trasformati anche in "porti lunghi" (i porti, i retroporti e le infrastrutture di corridoio che li collegano sempre a servizio di mercati rilevanti).

2.1 Competitività, concorrenza sui mercati rilevanti e Autorità di Sistema Portuale e logistico

La stragrande maggioranza degli operatori logistici e di trasporto gode di ampi poteri di mercato che li rende *price-maker*. La distribuzione dell'accaparramento del valore tra gli operatori dei diversi anelli della catena logistica dipende dal potere di mercato relativo degli uni sugli altri, che a sua volta dipende dalle forme di regolazione che possono o meno "costringerli" ad agire in ambienti più concorrenziali.

La somma dei prezzi imposti per i diversi servizi di trasporto o logistici dai diversi *price-maker*, ognuno dei quali tenderà a massimizzare il profitto/rendita del proprio segmento della catena logistica, si scarica alla fine sugli utenti finali (produttori e/o consumatori) in misura tanto più abnorme quanto più basso è il grado di concorrenza tra imprese di dimensione non competitiva prevalente sui "mercati rilevanti".

Mercati rilevanti quali sono i mercati contendibili a scala europea dove i porti italiani non competono solo tra loro.

È con riferimento a questo obiettivo di aumentare il grado di concorrenza tra operatori di dimensione competitiva agenti sui mercati rilevanti di scala europea che si sarebbe dovuto

¹⁰) ad esempio, i servizi di manovra ferroviaria in porto o il servizio tecnico nautico di rimorchio.

impostare il problema della ridefinizione del numero e della geografia delle Autorità portuali, opportunamente trasformate in Autorità di sistemi portuali (“porti larghi”) o meglio di sistemi portuali e logistici (“porti larghi” e “lungi”). Autorità agenti su ambiti territoriali abbastanza larghi da consentire /favorire la presenza di agenti di dimensione competitiva e in quanto tali in concorrenza virtuosa tra loro. E questo avendo riguardo alle loro funzioni sia di regolatori, sia di promotori di traffici in competizione territoriale, sia di gestori di infrastrutture.

La riduzione del numero delle attuali Autorità Portuali svincolata da questo esplicito obiettivo risolve, forse, un problema burocratico e/o, in qualche caso, di *spending review*, ma non aiuta nella ricerca e nel mantenimento della competitività “dei” sistemi portuali italiani ⁽¹¹⁾ tramite la salvaguardia di regimi di concorrenza sui mercati rilevanti ⁽¹²⁾.

L'Autorità di Sistema Portuale (e logistico?) di Venezia, per fare un esempio relativo alla regolazione, potrà continuare a regolare la concorrenza tra i suoi terminalisti, ma nulla potrà fare in caso di concorrenza distruttiva tra un suo terminalista e un terminalista che tratti lo stesso traffico da Ravenna. O peggio, facendo concorrenza a Ravenna nel promuovere un traffico simile, per merceologia e mercato di riferimento, l'Autorità di Venezia sprecherà energie da "polli di Renzo", invece che dedicarle a vincere la competizione di altri porti stranieri pronti a contendere (e sottrarre) a Ravenna e Venezia il loro mercato "naturale" comune.

Non aiuta più di tanto il fatto che la riduzione delle Autorità di Sistema Portuale sia stata modellata sui cosiddetti porti “core”: quelli definiti dall'Unione Europea ⁽¹³⁾ come nodi rilevanti della rete transeuropea di trasporto centrale, o essenziale, o “core”, appunto.

Qui occorre liberarsi da un equivoco: ai fini della riorganizzazione degli scali in sistemi competitivi a scala europea il riferimento al porto “core” è condizione necessaria, ma non sufficiente.

I porti “core” sono “nodi” che collegano -singolarmente o riuniti in *gateway* multi-portuali significativi- la rete transeuropea di trasporto con il resto del mondo, con le reti globali sulle quali corrono sempre più gli scambi di merci. Ma i porti “core” sono tali soprattutto perché fungono da radice marittima dei “core corridors” europei ⁽¹⁴⁾, funzione alla quale possono essere eccezionalmente chiamati singolarmente, ma nella maggior parte dei casi in “coopetizione” tra loro

¹¹) Che non agiscono come parti di un unico sistema portuale nazionale se non per la sottoposizione a norme nazionali diverse da quelle europee o per puro “arbitrio del principe”.

¹²) La subordinazione formale e sostanziale dell'attività delle Autorità di Sistema Portuale agli “indirizzi” centrali (gestionali, infrastrutturali e di pianificazione) del Ministero condiziona, depotenziandone la componente pubblica, la competizione tra sistemi portuali sostanziali. Lo scenario che si delinea con il Delrio-Madia è quella di una arena portuale e logistica nella quale si confrontano operatori privati, non necessariamente sensibili a logiche territoriali, tra loro e con il governo centrale senza alcuna mediazione competente di entità (come le vecchie autorità portuali) rappresentative dei sistemi funzionali portuali e logistici e delle loro proiezioni territoriali su mercati rilevanti

¹³) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 dicembre 2013 , sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE Testo rilevante ai fini del SEE.

¹⁴) È questa la ragione per esempio che aveva indotto l'Unione Europea ha non indicare Civitavecchia tra i suddetti porti core.

sottoinsiemi, quando il “core corridor” presenti una radice marittima “a delta” ⁽¹⁵⁾ o comunque, quando più porti core vengono tutti toccati da linee nel servire un unico mercato rilevante.

E’ la relazione “core ports/core corridors” che definisce quella tra porti e loro mercati rilevanti, con particolare riferimento alla diversa esposizione alla competitività internazionale, e quindi alla contendibilità, dei diversi subsistemi portuali.

Ed è il grado di contendibilità che rende in Italia completamente diverso dagli altri il ruolo dei porti dell’Alto Tirreno, da Genova a Livorno, e di quelli dell’alto Adriatico, da Ravenna a Trieste ⁽¹⁶⁾. A servizio, gli uni, del corridoio Rodano-Alpi (ex Rotterdam- Genova), gli altri, del corridoio Adriatico-Baltico, e tutti e due del corridoio Mediterraneo; mentre tutti i porti “core” italiani sono in qualche modo radici marittime del corridoio Scandinavo-Mediterraneo che attraversa l’Italia dal Brennero a Palermo ⁽¹⁷⁾.

Ne consegue che non ha molto senso puntare, come si sta facendo, su un modello unico di Autorità di Sistema, perché solo quelle relative all’alto Tirreno e all’alto Adriatico sono esposte alla concorrenza piena di sistemi portuali e logistici non italiani e vanno attrezzate per acquisire e gestire livelli di competitività necessari a vincere questa concorrenza ⁽¹⁸⁾; cosa da farsi anche garantendo loro flessibilità e tempestività di manovra -un grado di libertà maggiore delle altre Autorità- pur nel quadro di una politica dei trasporti e delle loro infrastrutture finalmente ispirate esplicitamente alle linee strategiche nazionali definite ad intervalli di tempo discreti dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

E’ per tutte queste ragioni che l’articolazione delle Autorità di Sistema portuale e logistico italiano funzionale alla riconquista della sua competitività europea andrebbe almeno coordinata ⁽¹⁹⁾ con riferimento a sei ambiti (Alto Adriatico, Alto Tirreno, Basso Adriatico, Basso Tirreno, Sicilia e Sardegna) ⁽²⁰⁾, caratterizzati ognuno da funzioni e compiti diversi da svolgere, distinguendo tra “proiezione europea” --per Alto Tirreno e Alto Adriatico, negoziando in sede UE per quest’ultima

¹⁵) È il caso della radice marittima mediterranea del Corridoio Baltico-Adriatico che va da Ravenna a Koper, se non a Rijeka, passando per Venezia e Trieste.

¹⁶) Pensati da Bruxelles assieme a Koper con riferimento sia al Corridoio Mediterraneo sia al Corridoio Baltico-Baltico.

¹⁷) Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l’Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 Testo rilevante ai fini del SEE.

¹⁸) Attenzione ancor più particolare andrebbe riservata all’autorità di sistema dell’alto Adriatico: qui non si può chiudere gli occhi sul fatto che i porti italiani di Ravenna, Venezia e Trieste, agiscono in cooperazione competizione con quelli sloveni, Koper, e croati, Rijeka. Una valorizzazione di questa “coopetizione” avrebbe enormi effetti positivi sull’intero alto Adriatico mentre una sua sottovalutazione avrebbe effetti gravi soprattutto su Trieste che in questo momento vedi molti suoi traffici esposti alla concorrenza vincente di Koper.

¹⁹) Un coordinamento che si può immaginare, come di fatto fa il decreto Delrio-Madia, venga svolto per tutti gli ambiti da uno stesso organismo centrale (il piano che prevale sul mercato), ma sulla base di un Piano Generale dei Trasporti e della Logistica che assicuri che non sia solo “l’arbitrio del principe” a correggere il supposto “arbitrio dei vassalli” imputato, per esempio, ai Programmi delle Infrastrutture Strategiche fino a ieri definite ai sensi della “legge obiettivo”.

²⁰) Per una discussione più approfondita delle ragioni che avrebbero consigliato una articolazione del sistema portuale italiano in sei subsistemi da affidare ad altrettante Autorità di Sistema portuale e logistico si veda: Costa P. e Maresca M, Il futuro europeo del sistema portuale italiano, Venezia, Marsilio, 2014, cap.3.

forme “europee” di cooperazione/competizione nella gestione del comune avamare con Koper e Rijeka (²¹), ma anche per il Basso Adriatico, non appena l’integrazione nell’Unione Europea dei Balcani consentirà di riprendere il progetto del “Corridoio VIII” da Bari verso il mar Nero-- e “proiezione mediterranea” per tutte le altre.

Con un tema comune, tutto ancora da affrontare, di rilancio dell’industrializzazione costiera (manifatturiera e quasi-manifatturiera) sempre più “portocentrica” nell’era dei mercati globalizzati(²²).

E con il tema speciale, da trattare in un “luogo” a parte perché non affidabile alla sola responsabilità delle Autorità di Sistema, della esposizione alla concorrenza internazionale delle attività di transshipment che vede Gioia Tauro, Taranto e Cagliari competere con difficoltà con altri scali mediterranei, europei ed africani.

Un fronte competitivo, quest’ultimo, questo sì da gestire in modo unitario, nella consapevolezza che la geografia dei traffici mondiali e della tipologia delle navi prevalenti (sempre più grandi) non gioca a favore del *transshipment* nei nostri porti.

Ma tornando al “coordinamento” delle Autorità di Sistema, avendo, per il momento, rinunciato a contare su sei entità autonome, libere di muoversi anche in concorrenza l’una con le altre, oggi diventa essenziale che l’indirizzo centrale dell’insieme delle Autorità di Sistema Portuale si vincoli ad un chiaro quadro nazionale di programmazione.

A questo scopo, il Governo dovrebbe proporre, dopo essersi confrontato con le Regioni su uno schema di proposta tecnicamente fondata (²³), e il Parlamento approvare, un piano dei servizi e delle infrastrutture di trasporto e logistiche ad orizzonte 2030 e 2050 in coerenza con gli orizzonti delle politiche europee materia. Un piano da aggiornare obbligatoriamente ad intervalli temporali discreti su impulso del Governo (²⁴), come un tempo previsto per il Piano Generale dei Trasporti. Naturalmente un piano che dovrebbe assumere caratteristiche di forma e di sostanza tali da far

²¹) Una qualche forma di cooperazione/competizione andrebbe organizzata almeno tra Trieste e Koper sfruttando i margini di manovra consentiti dal diritto europeo.

²²) sul tema si veda Paolo Costa (a cura di), “Una nuova alleanza tra porto e industria. Una sfida e sette risposte per Porto Marghera”, Venezia, Marsilio, 2016.

²³) Il PSNPL sta producendo qualcosa di simile, ma forse senza la necessaria preparazione analitica –vedi più avanti—e comunque correndo tutti i rischi di valutare le infrastrutture portuali avulse dal contesto dell’intero sistema delle infrastrutture di trasporto che abbisognano di essere di nuovo inquadrato in un piano generale che delinea l’assetto infrastrutturale desiderato agli orizzonti prescelti.

²⁴) Ad un attento esame della vicenda della “legge obiettivo” appare evidente che il cosiddetto “fallimento” della stessa, in quanto strumento di programmazione, non è tanto dovuto, come si tende oggi a dire, al prevalere di interessi localistici prepotentemente veicolati dalle Regioni (dal punto di vista formale ogni opera inserita in legge obiettivo era stata oggetto di speciale “intesa” tra lo Stato e la Regione interessata e l’intero programma approvato dal Parlamento, anno dopo anno, come allegato al Documento di Programmazione Economico Finanziaria, dopo aver acquisito il parere dalla Conferenza Unificata Stato ,Regioni ,Enti Locali). Il “fallimento” è dovuto invece al venir meno della iniziativa organica dello Stato favorita dalla norma che disponeva solo di tener conto del “Piano generale dei trasporti” e che “l’inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso” (art.1 della legge 443/2001) . Un piano che si integra automaticamente opera per opera non è più tale perché non corrisponde più ad obiettivi espliciti di politica infrastrutturale nazionale verificati ed approvati nelle sedi competenti.

immaginare che una volta redatto lo stesso verrebbe a costituire una garanzia di continuità di politica infrastrutturale tenuta al riparo anche dalle vicende del ciclo politico.

E' a questo piano che, per quanto riguarda i porti, andrebbero progressivamente adeguati i piani regolatori dei singoli scali e delle diverse Autorità Portuali, ma anche i piani di sviluppo di interporti ed infrastrutture stradali, ferroviarie e di navigazione interna ad essi connesse. Insomma un quadro programmatico di lungo periodo, stabile ed affidabile, promosso dallo Stato sulla base di obiettivi espliciti, tecnicamente verificati e democraticamente condivisi (25).

Uno Stato che, nel sottosistema che qui ci interessa, si attrezza anche per gestire il processo di adeguamento al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica nazionale dei piani regolatori portuali e degli altri piani di sviluppo dei gestori delle altre infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie, navigazione interna) e logistiche.

2.2 Competitività e concorrenza sui mercati rilevanti e integrazione di funzioni ed operatori lungo la catena logistica

E', però, difficile pensare di aumentare la propria competitività per vincere la concorrenza europea senza abbandonare il modello di separazione netta tra attività svolte nei porti e quelle svolte negli hinterland di riferimento. Un anacronismo che fa a pugni con la continua ricerca degli operatori di integrare funzioni terminalistiche con quelle di linea marittima e/o di logistica a terra, costruendo soggetti che estendono il loro potere sui mercati imperfetti lungo le catene logistiche.

La risposta dal lato delle Autorità di Sistema che sovrintendono a un mercato rilevante con queste caratteristiche (26) dovrebbe essere corrispondentemente adeguata, nella convinzione che la competitività (di un sistema territoriale legato a uno o più porti) si accresce - e augurabilmente la concorrenza si vince - integrando la stessa gestione delle infrastrutture portuali con quelle di trasporto ferroviario, stradale e di navigazione interna e di logistica a terra), così come con l'integrazione dei servizi capaci di coprire più di un arco della catena logistica: dal porto verso il mare come verso terra. È peraltro sul lato terra più che sul lato mare che è possibile costruire solide alleanze e strategie di promozione di servizi congiunti. Il mare, come è noto, è dominato da pochi

²⁵) Per ottenere risultati definitivi occorrerebbe decidere di affidare la gestione dell'intero programma "Infrastrutture Italia 2030-2050" a una nuova architettura istituzionale simile a quella proposta per la Gran Bretagna dalla Growth Commission dell'London School of Economics e costituita da:

- a) un soggetto (Infrastructure Strategy Board) garante della rispondenza della strategia infrastrutturale alle esigenze di lungo periodo del Paese, dotato di poteri simili a quelli della Banca d'Italia e quindi capace per statuto di "difendere" gli interessi infrastrutturali del Paese anche dalle vicende del ciclo politico;
- b) un soggetto (Independent Planning Commission) responsabile della attuazione della strategia infrastrutturale;
- c) una banca dedicata al finanziamento delle infrastrutture (Infrastructure Bank).

²⁶) Una sola delle AdSP del decreto Delrio-Madia o una loro Alleanza funzionale.

operatori *footloose* ⁽²⁷⁾ agenti su mercati non concorrenziali sulla base di scelte aziendali flessibili e quindi di breve periodo, non correlabili ai tempi di decisione e di attuazione di investimenti sulle capacità portuali e sulla geometria della rete infrastrutturale ⁽²⁸⁾.

In questa situazione appare evidente la necessità di creare almeno organismi dedicati a gestire in modo integrato, o almeno coordinato, i segmenti delle catene logistiche globali -i “porti corridoio”- che attraversano dai porti ai valichi il nostro Paese lungo i corridori prioritari già definiti in sede europea con il ridisegno della rete transeuropea di trasporto centrale (*core network*). Organismi da organizzare attorno ai porti- corridoio tra il Tirreno e i valichi franco-svizzeri e tra l’Adriatico e i valichi austriaci e sloveni ⁽²⁹⁾ appaiono come i più necessari ed urgenti. Tutti postulano comunque

²⁷) Quand’anche un grande operatore marittimo decida di legarsi ad una determinata catena logistica centrata su uno o più porti, la possibilità dello stesso operatore di liberarsi dell’impegno a fronte di mutamenti della geografia dei traffici e/o delle proprie convenienze “multilocalizzative” aziendali è di facile ed immediata attuazione: basta ordinare alla nave di cambiare rotta!

²⁸) T. Notteboom and P. de Langen, Container port competition in Europe, Lee, C.-Y., Meng, Q., Handbook of Ocean Container Transport Logistics – Making Global Supply Chain Effective, International Series in Operations Research & Management Science, Vol. 220, Springer International Publishing

²⁹) Uno dei porti corridoio che meglio e più rapidamente possono rispondere alle esigenze strategiche summenzionate è sicuramente quello che va dal valico del Brennero ai porti di Venezia e Ravenna lungo due tratte di corridoio prioritario, una del corridoio Scandinavo Mediterraneo (Brennero-Verona-Bologna) e una del corridoio Mediterraneo (Verona- Venezia) che si incrociano a Verona oggi sede del più importante interporto italiano ed europeo e che in più si possono avvalere dei servizi degli interporti di Padova e Bologna. Il porto corridoio Brennero- Venezia/Ravenna è quello che possiede i margini di crescita che gli possono far acquisire la dimensione di scala necessarie per competere a livello europeo e quello che può sfruttare questi margini nel modo più tempestivo.

I margini di crescita adeguata sono garantiti dal fatto che:

- le potenzialità stradali e ferroviarie della direttrice del Brennero sono elevate e destinate ad ampliarsi notevolmente con la realizzazione del tunnel di base;
- Il nodo interportuali di Verona ha in corso progetti di sviluppo che possono garantire l’aumento di capacità dell’intero porto corridoio. Altrettanto dicasi degli interporti di Padova e Bologna, riorientandone alcuni servizi al progetto comune;
- I porti di Venezia e di Ravenna sono oggi i porti italiani più “vicini” alla nuova geografia della manifattura europea; costituiscono quel sistema portuale Alto Adriatico Ovest che in collaborazione -lato mare- col sistema portuale Alto Adriatico Est (Trieste, Koper, Rijeka) può garantire la capacità di accoglienza dell’incremento dei servizi marittimi oceanici diretti con oltre Suez, oltre che da e per il Mediterraneo orientale;
- Venezia e Ravenna sono i porti che hanno portato a maturazione amministrativa progetti innovativi di sviluppo portuale (Progettone 2.0 di Ravenna e il Sistema portuale Offshore-Onshore di Venezia entrambi pronti per l’esame finale da parte del CIPE) capaci di trattare congiuntamente fino a 3 milioni di TEU entro il 2030 e che possono allargare la radice portuale del corridoio agli scali minori di Chioggia, Porto Levante e Mantova, ma anche Padova, lungo l’idrovio padano veneta.

La possibilità di arrivare in tempi abbreviati, perché solo tecnici, alla realizzazione e alla gestione del porto corridoio Brennero-Venezia/Ravenna è garantita dal fatto che tutti i progetti infrastrutturali ad esso relativi hanno superato tutti i vagli tecnici ed ambientali entro configurazioni progettuali all’avanguardia, ma rispettosi di limiti ragionevoli di sostenibilità economico- finanziaria.

Il porto corridoio Brennero-Venezia/Ravenna può peraltro operare fin da adesso –ad infrastrutture esistenti- utilizzando le infrastrutture portuali, interportuali, stradali, ferroviarie e di navigazione interna di oggi, ma con la consapevolezza di avere amplissimi margini di crescita difficilmente riscontrabili in altri porti corridoio italiani.

una volontà (e un quadro giuridico) di integrazione nella gestione di archi e nodi rilevanti e dei loro servizi: una rivoluzione copernicana nel panorama italiano.

2.3 Competitività, concorrenza , innovazioni e nuovi operatori

Ma, sempre al fine di introdurre un maggior grado di concorrenza su mercati rilevanti, non va trascurata nemmeno la possibilità dell'entrata sul mercato italiano di operatori, nazionali e non, portatori di innovazioni e/o di taglia maggiore e comparabile con quella prevalente sui mercati europei concorrenti. Nuovi soggetti capaci di sfruttare economie di scala ed economie di innovazione imporrebbero minori prezzi, che costringerebbero anche gli *incumbent* a farlo rinunciando a parte delle loro rendite di posizione.

Senza regolazione ottimale per scala geografica e per estensione delle integrazioni lungo le catene logistiche i prezzi dei servizi di trasporto e logistici sono destinati a restare più alti del necessario e causare una buona parte dei maggiori costi da inefficienze di trasporto e logistiche sopportati da produttori e consumatori.

3. INDEBITI MAGGIORI MARGINI (MINORI DISTANZE PERCORSE): NUOVE CAPACITÀ E NUOVA GEOMETRIA DELLA RETE PER IL RECUPERO DEI SENTIERI DI PERCORSO MINIMO

Più semplice, almeno nella loro definizione, sono le azioni da compiere per ridurre la "tassa logistica" da maggiori margini totali dovuti a quantità "inutili" di servizi di trasporto e logistici. Il totale dei "margini" che si frappongono tra i prezzi alla produzione o all'importazione e quelli di mercato dipendono oltre che dalla misura dei prezzi dei servizi di trasporto e logistici, che immaginiamo gonfiati da posizioni di rendita, dalle **distanze** fatte percorrere alle merci trasportate: nel caso italiano anche queste sono andate progressivamente divenendo più lunghe del necessario.

E' pertanto intervenendo sulle distanze percorse con una politica che favorisca la scelta del **percorso minimo** -da intendersi come quello che meglio approssima la distanza in linea d'aria tra ogni punto A e ogni punto B- che si può ottenere una riduzione consistente sia dei tempi e dei costi diretti di trasporto fatti pagare ai caricatori o ai ricevitori finali sia quelli indiretti (le diseconomie esterne da inquinamento, congestione, incidentalità) fatti sopportare all'intera collettività.

Se poi i nodi (nel nostro caso, i porti) di percorso minimo vengono adeguati in "capacità" fino a renderli capaci di trattare i megacarichi e quindi attrezzati per trarre profitto da ogni economia di scala (da quelle sfruttabili sulle tratte marittime con le meganavi (oltre 18.000 TEU) a quelle sfruttabili nei porti con innovazioni portuali all'altezza dei megacarichi ⁽³⁰⁾, l'avvicinamento dei percorsi effettivi a quelli minimi può produrre il massimo degli effetti di compressione dei margini indebiti di trasporto. Per ottenere questi risultati occorre una politica attiva che favorisca l'uso dei porti da percorso minimo, a parità di infrastrutture, e una politica infrastrutturale che, realizzando al più presto quella disegnata a Bruxelles disegnata sui multiporti che fanno da radice marittima ai "Core Corridors" delle reti TEN-T, modifichi capacità dei porti (fondali, spazi e collegamenti) e geometria delle reti in modo coerente con l'avvicinamento ai percorsi in "linea d'aria"⁽³¹⁾.

3.1. L'obsolescenza della geometria e della capacità delle reti infrastrutturali italiane storiche

Oggi in Italia non è così. Le merci che transitano in entrata o in uscita dai porti italiani non lo fanno necessariamente attraverso quelli che consentirebbero di raggiungere le destinazioni finali, produttive o di consumo, seguendo percorsi di costo minimo.

³⁰) risponde a questo obiettivo il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System), sistema portuale pensato per Venezia imperniato su una piattaforma d'altura in acque profonde capace di ricevere ogni meganave e avviare il primo deconsolidamento di ogni megacarico che continuerà poi su più di un terminale onshore (esistente) per continuare su terminali retroportuali sempre più vicini ai punti di destinazione finale. Il primo deconsolidamento offshore- onshore avviene affidando megacarico allo stoccaggio dinamico in cassette flottanti da 400 TEU trasferite dall'offshore all'onshore da Mama Vessel lash (semisommergibili). Vedi per una descrizione tecnica: Maritime Reporter, *VOOPS: building the Venice Offshore Port*, September 2015 e per presentazioni video il sito: offshore.port.venice.it

³¹) Anche questo può però solo essere il frutto di una politica coraggiosa, perché anche l'ottimo collettivo del percorso minimo non coincide necessariamente con l'ottimo delle singole imprese produttrici dei servizi di trasporto che possono trovare occasioni di rendita -- anche questa fatta pagare a caricatori e ricevitori -- nel persistere dell'obsolescenza attuale di reti e nodi.

Questo perché la **capacità** ⁽³²⁾ e la **geometria** dell’attuale rete infrastrutturale di trasporto italiana non lo consente essendo ancora quella, obsoleta, costruita in risposta alla geografia dei traffici globali e alla geografia della produzione italiana ed europea dello scorso secolo.

Capacità e geometria storiche oggi messe in crisi:

- **a scala globale**, dal prevalere delle relazioni tra Europa ed Estremo Oriente su quelle tra Europa e Nord America; dalla maggior importanza nei traffici intra-mediterranei di quelli provenienti dal Mediterraneo orientale e dal Mar Nero; dalla percezione (Via della Seta marittima del 21° secolo nella strategia cinese One Belt One Road) dell’Alto Adriatico (e di Venezia in particolare) come la più conveniente porta per l’Europa, assieme ad Atene e Istanbul, da parte della Cina; dalla continua ricerca russa di uno sbocco Mediterraneo percepito come proprio “terzo mare” e

³²⁾ L’ aumento della capacità, della scala di attività dei porti, è problema chiave che si può risolvere eliminando in ogni singolo porto il collo di bottiglia caratteristico, sia esso riferito all’accessibilità nautica, allo spazio in banchina o alla capacità di inoltro stradale-ferroviario e di navigazione interna. Gli ambiti rilevanti ai fini della competitività e della crescita dei sistemi portuali sono infatti identificabili ne:

- La qualità e capacità degli accessi marittimi, che definiscono le dimensioni massime delle navi che possono entrare in un porto (la profondità dei canali di accesso, così come la loro larghezza, la dimensione dei bacini di evoluzione e la lunghezza delle banchine sono le variabili che condizionano tale accessibilità);
- La disponibilità di spazi a terra, intesa come dimensione delle aree terminalistiche e portuali per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci;
- La qualità e capacità degli accessi terrestri per i mercati di riferimento. Questo parametro definisce la rapidità e l’efficienza con cui le merci da un porto raggiungono il proprio mercato di riferimento, attraverso collegamenti stradali, ferroviari e di navigazione fluviale.

La situazione dei porti italiani rispetto ai tre vincoli di capacità è la seguente:

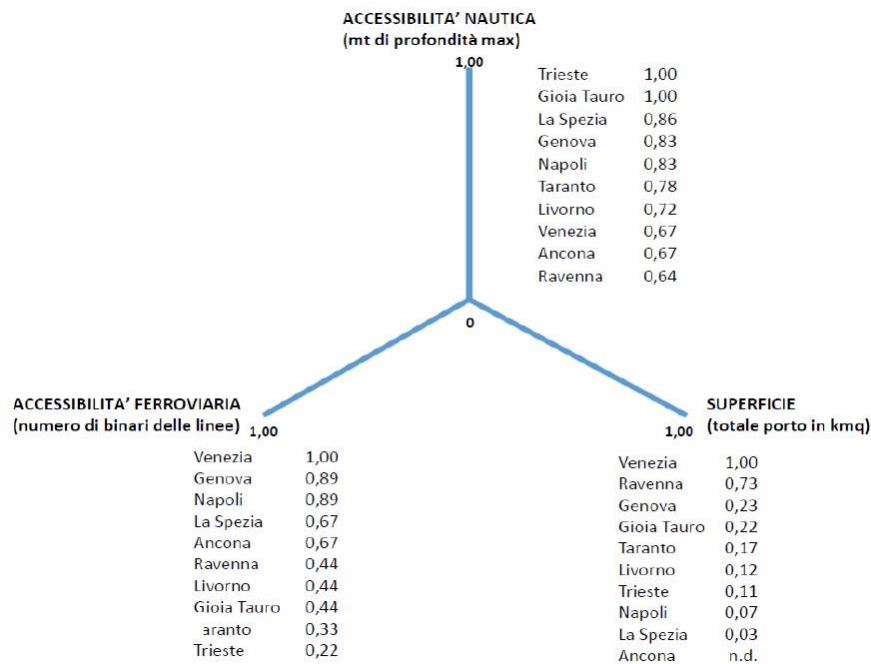


Figura - Porti Italiani: situazione dell’accessibilità nautica e terrestre e aree operative. Fonte: APV

- **a scala europea ed italiana** da uno spostamento ad est, nel caso dell'Europa e a nord-est, nel caso dell'Italia ⁽³³⁾, del baricentro delle produzioni manifatturiere.

Il **Port Manufacturing Accessibility Index** ⁽³⁴⁾ che misura l'accessibilità teorica di tutte le aree manifatturiere europee rispetto a ciascuno dei porti europei *core* mostra che fatta esclusione per Londra, i primi 16 porti sono tutti concentrati nel Northern Range o nel nord Italia (Venezia, seguito da Ravenna e Trieste in Alto Adriatico, e Genova in Alto Tirreno).

1 VENEZIA	1,86	16 TRIESTE	1,39
2 ANVERSA	1,79	17 DUNKERQUE	1,38
3 LONDON	1,77	18 MILFORD-HAVEN	1,37
4 AMSTERDAM	1,74	19 SZCZECIN	1,36
5 TERNEUZEN	1,73	20 LA SPEZIA	1,35
6 MOERDIJK	1,71	21 WILHEMSHAVEN	1,35
7 ROTTERDAM	1,68	22 LIVERPOOL	1,33
8 GENT	1,64	23 LIVORNO	1,32
9 BREMA	1,62	24 KOPER	1,31
10 AMBURGO	1,6	25 BRISTLE	1,3
11 CALAIS	1,57	26 SOUTHAMPTON	1,28
12 ZEEBRUGGE	1,48	27 DOVER	1,26
13 GENOVA	1,45	28 RIJEKA	1,23
14 RAVENNA	1,41	29 ROSTOCK	1,23
15 LUBECK	1,39	30 FELIXSTOWE-HARWICH	1,21

Lo stesso indice calcolato con riferimento alla sola geografia della produzione manifatturiera italiana riconferma il ruolo preminente delle portualità Alto Adriatica ⁽³⁵⁾ ed Alto Tirrenica. Immaginando di fra transitare tutti i traffici container in export attraverso un solo porto, e attribuendo le quote di traffico alle varie province italiane sulla base della propensione all'export delle stesse si osserva che il porto di Ravenna è quello che massimizza l'efficienza dei traffici di export, seguito da Venezia ed altri tre porti tirrenici, tutti entro un gap di accessibilità dell'11% (Genova).

1 RAVENNA	1,00	8 NAPOLI	1,94
2 VENEZIA	1,04	9 BARI	2,29
3 LA SPEZIA	1,06	10 TARANTO	2,51
4 LIVORNO	1,10	11 CAGLIARI	2,62
5 GENOVA	1,11	12 GIOIA TAURO	3,14
6 ANCONA	1,24	13 AUGUSTA	3,69
7 TRIESTE	1,50	14 PALERMO	3,94

E' in questo contesto che risulta evidente l'obsolescenza relativa di nodi portuali e reti di collegamento storici, costruiti nei decenni trascorsi in risposta ad una geografia dei traffici che oggi

³³⁾ Anche in Italia la geografia della produzione manifatturiera ha subito uno spostamento ad est. Oggi le aree ad alta concentrazione industriale sono in Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Marche.

³⁴⁾
$$PMAI_j = \left(\frac{\sum_{i=1}^N \frac{e_i}{d_{i,j}}}{PMAI_{EU}} \right)$$
 PMAI_j è il *Manufacturing Accessibility Index* del porto j, N è il numero di aree NUTS3 dell'intera Europa, e i è il numero di addetti manifatturieri nell'ima area NUTS3, di, j è la distanza tra il porto j e l'ima area NUTS3 e PMAIEU è il valore medio del PMAI calcolato a livello EU.

³⁵⁾ Ravenna e Venezia, ma non Trieste che, eccentrico, rispetto alla localizzazione della manifattura italiana è un porto che opera in Italia ma non per il sistema produttivo italiano

non c'è più, e, per contro, nella scarsa capacità dei nodi portuali e nella inadeguatezza delle reti che oggi garantirebbero la percorrenza delle distanze minime alle merci. Adeguando la capacità dei nodi portuali e delle reti "di percorso minimo" si otterrebbe il doppio risultato di abbattere sia i maggiori costi diretti di trasporto e logistici -percepiti del mercato- che oggi vengono ribaltati sul prezzo delle merci sia quelli indiretti, da inquinamento e congestione, che, anche se non ancora apprezzati dal mercato, si ribaltano comunque sulla collettività ⁽³⁶⁾.

Ma l'evidenza del contesto non ha ancora prodotto il risultato conseguente.

La geografia della portualità italiana ed europea non è ancora cambiata. Anzi, di fronte al mutare della geografia delle origini e destinazioni dei traffici entrambe le portualità storiche hanno reagito arroccandosi, cercando di raggiungere economie di scala che compensassero, almeno in parte, i maggiori costi di trasporto per l'allungarsi delle distanze via mare e via terra. Il resto dei maggiori costi da maggiori distanze è stato invece trasferito sui prezzi in forza del potere di mercato esercitato dagli *incumbent*.

Politiche infrastrutturali distratte o conniventi hanno finora favorito queste inefficienze scaricate a danno dei ricevitori dei traffici. È così che molti mercati europei più vicini ai porti del Mediterraneo hanno continuato ad essere serviti dai porti del mar del Nord per i traffici da e per l'oltre Suez, nonostante almeno cinque giorni di navigazione in più e alcune centinaia di chilometri ulteriori via terra. Una situazione che, a fatica, la politica europea delle infrastrutture di trasporto ha immaginato di correggere entro il 2030, data entro la quale dovrebbe essere completata la realizzazione della rete di trasporto transeuropea centrale e i suoi *Core Corridor* finalmente dotati di radici marittime mediterranee ⁽³⁷⁾.

Non dissimile la realtà italiana, con mercati, soprattutto manifatturieri, più vicini ai porti adriatici che hanno continuato ad essere invece serviti da porti tirrenici, nonostante la relativa maggior lontananza di questi ultimi dalle origini e destinazioni dei traffici. Una situazione che la politica infrastrutturale italiana non sta ancora esplicitamente immaginando di correggere, con il rischio di non cogliere in tempo le dinamiche favorevoli a livello globale e mediterraneo.

E' lo spostamento ad est del baricentro europeo della produzione manifatturiera, nonché l'aumento prevedibile del reddito nei paesi della nuova Europa e di quella balcanica, che segnalano l'urgenza di adeguare alla competitività europea innanzitutto il *gateway* multi portuale dell'Alto

³⁶) Il caso europeo è noto: il trasporto di un container che dalla Cina va in Germania (Monaco di Baviera) via Rotterdam anziché via Venezia produce almeno 78 kg di CO2 in più per TEU (fino a 600 tons di CO2 per una portacontainer da 8.000 TEU). Consentire a Venezia di trattare un milione in più di TEU all'anno provenienti dall'Estremo Oriente e diretti in Europa varrebbe circa 125.000 tonnellate/anno di CO2 in meno, oltre al risparmio di tempo e al minore costo dei combustibili. Nel caso italiano, se solo Venezia trattasse i container diretti al Veneto oggi "costretti" a passare per Genova e la Spezia si risparmierebbe l'emissione di almeno 10.000 tonnellate di CO2 ogni milione di TEU se trasportati per via mare/ferro e di oltre 30.000 tonnellate di CO2 ogni milione di TEU se trasportati per via mare/strada.

³⁷) Una politica europea -e italiana- che dovrà fare i conti con la politica cinese di implementazione della strategia One Belt One Road che nel Mediterraneo sta modificando la "capacità" di porti come il Pireo in Grecia, Komport in Turchia e Antalya in Georgia che potranno presto costituire porte di accesso mediterranee ai mercati europei centro orientali: quelli che l'Italia potrebbe ancora pretendere di servire in modo competitivo se attrezzasse allo scopo la portualità Alto Adriatica.

Adriatico. Un *gateway* da attrezzare per metterlo in condizione di servire sia il mercato dell'Alto Adriatico Ovest (Italia settentrionale, Svizzera e Germania meridionale) da Venezia e Ravenna, sia il mercato dell'Alto Adriatico Est (Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, paesi balcanici) da Trieste. Va comunque precisato che l'auspicato aumento di capacità portuale Alto Adriatica (6 milioni di TEU annui per il 2030) ⁽³⁸⁾ va inteso a completamento di quella Alto Tirrenica (da ritoccare anch'essa verso i 6.5 milioni di TEU annui per il 2030) per una contesa congiunta dei mercati europei alle portualità non italiane concorrenti.

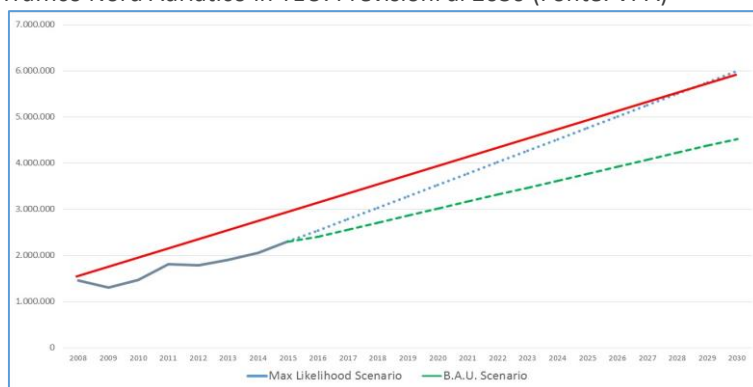
Capacità Alto Adriatica e Alto Tirrenica, peraltro, in nessun modo sostitutiva di un aumento di capacità portuale nel Mezzogiorno, per la sostanziale indipendenza dei mercati serviti in Italia e dei mercati mediterranei e balcanici di riferimento, rispetto ai quali la portualità meridionale va tarata

Pur nei limiti della timidezza delle politiche e quindi delle capacità e geometrie relative esistenti - mediterranee versus mar del Nord, a scala europea, e nord adriatiche versus nord tirreniche, a scala italiana- si sono comunque già avuti effetti di spostamento dei traffici verso i sentieri di costo minimo.

Dal 2004 al 2014 la quota di traffico (container espressi in TEU che, provenendo dall'oltre Suez, è rimasta in Mediterraneo e mar Nero anziché uscire da Gibilterra è passata dal 42% al 57%. Il

³⁸) Nel 2013 MDS Transmodal (North Adriatic Port Association "Update of Market Study on the potential cargo capacity of the North Adriatic port system in the container sector" , MDS Transmodal Ltd, dicembre 2013) ha confermato la plausibilità dell'obiettivo del raggiungimento di un traffico complessivo di 5,9 milioni di teu nel 2030 per i porti alto adriatici. Un risultato basato su ipotesi precise di sviluppo della capacità nei singoli porti, oltre che sulla valutazione delle tendenze economiche generali che stanno facendo del nord Adriatico il mare più vicino al centro d'Europa e i suoi porti i gateway più convenienti per le merci movimentate sulla rotta Far East - Europa.

Traffico Nord Adriatico in TEU. Previsioni al 2030 (Fonte: VPA)



A partire dal totale Alto Adriatico del throughput di container del 2008, la figura in mostra il sentiero di sviluppo potenziale secondo MDS (linea rossa) e il throughput effettivo fino al 2015 (linea grigia). Le due linee tratteggiate che coprono il periodo 2016-2030 sono due previsioni di throughput dove:

1. linea verde: previsione basata sugli andamenti 2008-15 di conquista del mercato a capacità portuale esistente;
2. linea blue: previsione basata sulla conquista del mercato resa possibile dall'eliminazione dei colli di bottiglia in mare (Ravenna e Venezia) e a terra (Trieste, Koper e Rijeka)

fenomeno ha cominciato a farsi sentire nel 2015 nel Mar del Nord con una contrazione del traffico container a Rotterdam.

In tutto il periodo della crisi economica, dal 2008 ad oggi, i traffici sulla rotta Estremo oriente Europa- sono aumentati del 25% e i porti che hanno maggiormente goduto di questo aumento di traffici sono quelli mediterranei europei (Il Pireo su tutti), per i traffici di destinazione finale, e quelli mediterranei africani per i traffici di transhipment (comunque poi destinati in gran parte a mercati finali serviti tramite i porti europei mediterranei).

Sempre nel periodo segnato dalla grande recessione (2008-2015) i traffici (container espressi in TEU) del Nord Tirreno (da Savona a Livorno) sono aumentati del 16,1% mentre quelli del Nord Adriatico (da Ravenna a Rijeka) sono aumentati del 48,4% ⁽³⁹⁾.

Il fenomeno, che ha favorito anche porti stranieri come Koper, in Slovenia, e Rijeka, in Croazia ad ulteriore conferma della centralità dell'Alto Adriatico, un mare con due sponde che offre alla stessa nave sia i ricchi mercati storici italiani , tedeschi e svizzeri (da Ravenna e Venezia) sia i promettenti nuovi mercati dell'Europa centro orientale (da Trieste, Koper e Rijeka) -il vero oggetto del desiderio- contesi dalle portualità mediterranee orientali(dal Pireo a Istanbul a Costanza), ma anche di quelle baltiche già in concorrenza con quelle storiche del Mar del Nord.

Una competizione che l'Italia, con l'Alto Adriatico, ha tutte le carte in regola per vincere.

³⁹) Dati Assoport (http://www.assoport.it/)