PAESE :Italia
PAGINE :112-113
SUPERFICIE :75 %
AUTORE :Fabio Capocaccia

TTM - Tecnologie Tr

► 1 aprile 2017

ISTITUTO INTERNAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI

Logistica del nord ovest e porti liguri: scenario /1

FABIO CAPOCACCIA
Presidente
IIC

Alcune premesse sono opportune, prima di affrontare un tema che si sta rivelando cruciale per lo sviluppo del nostro Paese e dei nostri porti:
-Oltre il 50% del traffico italiano extra-UE transita per i porti liguri
-L'area del Nord Ovest italiano concentra il 34% del PIL nazionale, genera il 37% dei traffici di import-export ed è attraversata da tre importanti corridoi Europei (Reno-Alpi, Mediterraneo, Scandinavo/Med) con prospettive di raddoppio traffico entro il 2030 *(Fig.1)*
-I porti liguri hanno, in corso di completamento, piani di intervento importanti (Bettolo, Prà-Voltri, Vado, La Spezia)
-Pur tuttavia, circa il 40% del traffico italiano in esportazione via mare gravita sui porti del **Northern Range**, che svolgono il 68% del traffico UE con l'estremo oriente rispetto al 32% dei porti dell'area Mediterranea *(Fig.2)*
In sintesi, i porti liguri rappresentano una grande risorsa, sia per il nostro Paese che, potenzialmente, per il Sud Europa, ma questa risorsa è stata finora poco sfruttata per una serie complessa di carenze, tra loro interconnesse, che rendono i porti poco competitivi per il traffico nazionale, e quasi assenti nel quadro sud europeo. La cartina di *Fig.2* rappresenta assai bene la situazione attuale, che paradossalmente nel prossimo futuro potrebbe addirittura peggiorare, per gli effetti combinati del raddoppio del **Canale di Suez** (che aumenterà ulteriormente il flusso mediterraneo rendendo più evidenti le nostre strozzature), dell'apertura del transito nel **Gottardo** (che renderà più facile la fuga a nord di parte dei nostri traffici) e recentemente degli investimenti cinesi **(COSCO-China Shipping)** sul porto del Pireo con prosecuzione sul canale intermodale lungo i Balcani.
Tutto ciò sarà sempre più vero, se non si interviene con energia per affrontare un problema da lungo tempo dibattuto, ma mai affrontato seriamente: e questo va fatto in un contesto territoriale più ampio del singolo porto.

Integrazione logistica tra regioni italiane del Nord Ovest

Nei porti liguri, alle limitazioni orografiche e territoriali (urbanizzazione a ridosso dei porti, spazio di retro-banchina insufficiente, congestione nei trasporti su strada) si aggiungono inefficienze gestionali (il rapporto tra Dogana e porti, e anche dei porti fra loro, che solo recentemente ha registrato miglioramenti), che richiedono una visione più ampia che esca dai confini del singolo porto. Il porto è un nodo essenzialmente intermodale: ma l'intermodalità, pur essendo ripetutamente enunciata a parole come strategia risolutiva di gran parte dei limiti evidenziati, non è mai stata concretamente attuata: né nel nostro Paese ove, anziché prevedere incentivi per le modalità alternative (ferro e mare), si è proceduto sistematicamente al ripianamento ex-post dei costi di gestione dell'autotrasporto ed al rimborso dei pedaggi autostradali, né devo dire a livello comunitario (se si eccettua l'Austria e la Svizzera, che comunitaria non è). In una prospettiva di medio periodo, mentre per i nostri porti la profondità dei fondali è garanzia di ampie possibilità (con adeguamenti infrastrutturali) di accoglimento delle supercontainer di nuova generazione, la mancanza di spazio di retro- banchina è la vera limitazione. Essa diventerà sempre più critica di anno in anno: deve quindi essere affrontata rapidamente, e può esserlo solo in una logica di integrazione con l'Oltre-Appennino, dove spazi adeguati sarebbero facilmente reperibili. E in questo nuovo rapporto, un ruolo essenziale deve giocarlo la ferrovia.
Oggi in Italia la quota su ferrovia del trasporto merci è da un paio d'anni stazionaria (8-9% contro un 18% della media europea) dopo essere stata in costante contrazione nel precedente decennio. Il porto di La Spezia rappresenta una luminosa eccezione (31% nel terminal **Contship**), ma negli altri porti la quota è ben più modesta (Genova ha un massimo del 13% nel terminal **VTE di Prà-Voltri**). Le linee ferroviarie attuali rappresentano un freno allo sviluppo (la bretella di Voltri è finora collegata alla sola linea Genova-Ovada): ma nel medio termine l'apertura del Terzo Valico renderà disponibile un collegamento moderno (750m di lunghezza-treno, 2000 ton di peso lordo, 4m di sagoma utile nelle gallerie) tra il porto di Genova-Savona e il retroterra. Il porto di Trieste è collegato con il valico di Fernetti da treni navetta giornalieri, mentre a Genova non esiste finora nulla di paragonabile, pur essendo disponibili interporti efficienti a cento km (poco più o poco meno) dal porto. Il trasferimento di container oltre Appen-

Figura 2

The Ligurian ports are a great resource, both for our country and, potentially, for Southern Europe, but this resource has been hitherto little exploited due to a complex series of shortcomings, each connected to the other, that make the ports uncompetitive for national traffic, and almost absent in the southern part of Europe. Orographic and territorial restrictions are added to management inefficiencies (the relationship between Customs and ports, and even between the port themselves, which have only recently recorded improvements) and which require a broader vision that comes out from the confines of individual ports. A port is essentially an intermodal hub, but intermodality, despite being repeatedly enunciated in words as the solution strategy for most of the limits highlighted, has never actually been implemented: not even in our country where, rather than providing incentives for alternative modes of transport (rail and sea), we have proceeded systematically with an ex-post settlement of the road haulage operating costs and repayment of motorway tolls. Today in Italy the quota of goods transported by rail has been stationary for a couple of years (8-9 % against a European average of 18%) after being in constant contraction in the previous decade. The port of La Spezia is a clear exception (31% in the Contship terminal), but in other ports the quota is much smaller (Genoa has a maximum of 13% in the VTE terminal of Pra-Voltri).

Tutti i diritti riservati

PAESE :Italia
PAGINE :112-113
SUPERFICIE :75 %

AUTORE :Fabio Capocaccia

TTM - Tecnologie Tr

► 1 aprile 2017

In alto - Portacontainer China Shipping Line al Terminal di Voltri-Prà (Genova) A lato - Molo Fornelli (La Spezia) Sopra - Il Terminal rinfuse di Vado Ligure (Savona)

nino avviene tuttora prevalentemente su strada, e il costo delle manovre ferroviarie nel porto è tuttora tale da scoraggiare qualsiasi alternativa ferroviaria su brevi percorrenze. E' il classico caso del cane che si morde la coda: il costo delle manovre frena lo sviluppo dei treni-navetta, ma d'altro canto basterebbe il raddoppio dei treni navetta per ridurre il costo della manovra del 40%. Tutto questo induce a pensare che sia giunto davvero il momento per imprimere una svolta al contesto logistico che circonda l'area portuale.

Un momento favorevole

Alcuni indicatori fanno ritenere che i tempi siano maturi per un concreto rilancio del trasporto intermodale. Anzitutto la già citata inversione di tendenza del trasporto merci su ferrovia negli ultimi due anni. Infatti, dopo un decennio di progressiva erosione della quota merci su ferro (dal 13% al 7%), negli ultimi due anni si è assistito ad una rimonta del traffico ferroviario dovuta, in sostanza, allo sviluppo della concorrenza privata a **Trenitalia** (negli ultimi dieci anni **Fercargo**, associazione che riunisce gli operatori privati, ha quadruplicato il traffico mentre Trenitalia lo ha dimezzato). In secondo luogo, l'avvio del rifinanziamento nazionale degli incentivi a treni (ferrobonus e rimborsi pedaggio ferroviario) e a navi (marebonus) che dovrebbe raggiungere concreta attuazione a metà 2017. In terzo luogo, la volontà dei Presidenti delle tre Regioni già espressa negli Stati Generali del Nord Ovest (Novara, 8 aprile 2016), di indirizzare ogni strumento di politica regionale alla realizzazione dell'integrazione logistica tra porti e interporti, preconfigurando un'addizionale regionale al ferrobonus per le tratte con origine e/o destinazione nelle tre Regioni. Nel recente viaggio in Cina della delegazione italiana guidata dal Ministro MIT **Graziano Delrio**, erano significativamente presenti i Presidenti dei porti di Genova-Savona e Trieste, a conferma della volontà di perseguire un disegno generale di ricupero delle quote perse verso il nord Europa.

A giugno 2017 a Genova si presenterà un'occasione irripetibile per riprendere lo strumento degli Stati Generali del Nord Ovest: l'appuntamento *"Genoa Shipping Week"* si abbina quest'anno con lo *ShipBrokers shipAgents Dinner*, con l'affluenza record di 3500 agenti da tutto il mondo. Una sessione sarà dedicata, dall'organizzatore **Click Utility**, agli Stati Generali Atto secondo. Il nostro Istituto IIC, unitamente al CIELI, fornirà supporto tecnico con riferimento al territorio ligure. A giugno potrebbero essere pronti gli incentivi intermodali, sia nazionali che regionali, e si potrebbe avviare la fase attuativa.

A questo evento dedicheremo il prossimo articolo su Tecnologie Trasporti Mare. L'aspettativa è grande: che sia la volta buona?#

Figura 1

Tutti i diritti riservati