

**PORTI, FERROVIE, INERMODALITÀ PER LA RIPRESA IN
ITALIA
di Marco Spinedi**

Brevi note introduttive a margine della crisi economica attuale

Fino a pochi mesi fa, la globalizzazione ci aveva abituato al fatto che scambi internazionali e prodotto interno lordo mondiali potessero crescere praticamente senza soluzione di continuità per molti anni ed a ritmi elevati. Gli ultimi sette – otto mesi ci hanno insegnato che la stessa globalizzazione può funzionare anche al contrario. L'integrazione economica e commerciale che contraddistingue i rapporti fra i continenti, America, Europa ed Asia in primo luogo, e la velocità con cui si propagano le informazioni sull'andamento dei mercati fanno sì che segnali negativi dell'economia inneschino aspettative altrettanto negative sui mercati, alimentando una crisi di dimensioni globali che colpisce contemporaneamente i paesi avanzati e quelli emergenti. Al contrario di quanto accadeva in passato, non c'è più spazio per aree geografiche più o meno "lontane dall'epicentro del terremoto", che possano agire da "stanze di compensazione" in funzione anti-ciclica.

Difficile dire ora come ne usciremo. Molti autorevoli osservatori ed istituti di ricerca ci stanno provando, ma potrebbe essere ancora troppo presto per delineare scenari sufficientemente credibili.

Per chi si occupa di trasporti e logistica ed è interessato alle ragioni che stanno alla base della movimentazione di materie prime, semi-lavorati e prodotti finiti fra le diverse aree del mondo, c'è un'osservazione su tutte che

credo valga la pena far emergere, se pur in un contesto di grande incertezza.

Chi sostiene, come il sottoscritto, che la crisi che stiamo attraversando ha una connotazione di tipo strutturale, crede anche che ne usciremo profondamente cambiati rispetto a prima. In che senso? Una volta sgonfiata la bolla speculativa del mercato immobiliare e disinnescata la "bomba infernale" dei titoli *sub-prime*, si prenderà finalmente atto che il PIL mondiale da tempo gira, e girerà ancora di più in futuro, a due velocità, l'una ben diversa dall'altra.

La velocità relativamente bassa ed in qualche caso anche molto bassa dell'Europa occidentale (con una popolazione a crescita zero ed in rapido invecchiamento), degli Stati Uniti (passata "la sbornia"), del Giappone (che non cresce più da anni, per motivi simili a quelli europei) e dell'Australia. In questi paesi i livelli dei consumi degli individui e delle famiglie hanno raggiunto un tetto difficilmente valicabile, almeno negli strati più alti della popolazione, e si è alla ricerca di un "benessere" fatto da una "qualità della vita" diversa da quella indotta dal possesso di beni in quantità sempre crescenti. In definitiva, per questa parte del mondo, come alcuni sostengono, la crisi attuale dovrebbe sancire il definitivo ingresso nella cosiddetta era del *post-consumo*.

La velocità più alta di un "secondo mondo", composto da un variegato insieme di paesi emergenti, dove oggi la crisi si fa sentire in maniera più significativa, perché gli "anticorpi" sono ancora poco sviluppati, perché i sistemi produttivi locali sono ancora troppo deboli e dipendono in misura eccessiva dalle fluttuazioni dei mercati di esportazione. Ma dove le "ragioni" della crescita sono forti, molto più forti delle economie occidentali. Dove le popolazioni sono giovani ed ancora in crescita e la struttura per età favorisce l'aumento della forza lavoro. Dove la struttura dei consumi consente ancora larghi margini di miglioramento negli standard di

vita delle famiglie. La produzione di beni che in occidente hanno ormai raggiunto una diffusione molto ampia, come gli elettrodomestici bianchi e l'elettronica per la casa, i mobili e l'arredamento, i mezzi di trasporto, l'abbigliamento e le calzature, ecc., ha margini molto più ampi di crescita nella maggior parte dei paesi emergenti.

Gli europei, e gli italiani in particolare, hanno la fortuna di vivere "gomito a gomito" con una parte importante di questo "secondo mondo". Chi sono? I Balcani e l'Europa Orientale, da un lato, ed il bacino del Mediterraneo ed il Medio Oriente, dall'altro. Tutti insieme contano oltre 600 milioni di abitanti e se vi includiamo l'Africa Sub – Sahariana se ne aggiungono altri 770. In questa macro-regione, che comprende due continenti a noi vicini, il livello del reddito pro capite è ancora modesto e la crisi attuale sta mordendo in modo senz'altro maggiore del previsto, soprattutto nell'Europa orientale. Ma la struttura delle popolazioni resta molto giovane, i livelli dei consumi sono, nella maggior parte dei casi, da paese sottosviluppato, c'è molta manodopera sottooccupata e le scuole e le università sono piene di ragazzi che hanno voglia di emergere e di farsi avanti. È qui che sta il nostro futuro di produttori europei e l'opportunità andrebbe colta soprattutto dal nostro paese, che ancora mantiene un importante tessuto industriale e manifatturiero, anticipando la fine della crisi con provvedimenti e progetti che consentano di migliorare la capacità di penetrazione e di commercializzazione dei nostri prodotti esportati sui mercati esteri del futuro e che, parallelamente, sostengano l'investimento diretto delle nostre imprese. La logistica rappresenta un fattore essenziale in tale ambito, operando come strumento di supporto non solo per le merci in uscita dal nostro paese, ma anche per i flussi in entrata. La disponibilità di infrastrutture e l'offerta di servizi adeguati sul territorio rappresenta infatti un elemento cruciale a sostegno del possibile ruolo dell'Italia come piattaforma di lavorazione e transito delle merci provenienti dai paesi del

"secondo mondo" e destinate all'Europa occidentale e centrale. Ruolo che attualmente è pressoché assente nel nostro paese, al contrario di quanto sta accadendo in altri paesi europei, e che potrebbe dare un forte impulso allo sviluppo delle nostre imprese di servizi logistici.

"Venti di crisi" e prospettive per il futuro nell'area del Mediterraneo

Dopo essere tornato al "centro del mondo" negli anni del boom dei traffici marittimi, tra il 2003 ed il 2007, il Mediterraneo sta ora registrando alcuni segnali di crisi.

La tabella seguente riporta i dati relativi al numero ed al tonnellaggio netto delle navi in transito nel canale di Suez nei due sensi (Nord-Sud e Sud-Nord). Su base annua, il dato del 2008 resta positivo (+5,7% per numero di navi e +7,7% per tonnellaggio netto), ma in netto calo rispetto ai risultati degli anni precedenti. Se guardiamo ai dati su base mensile, però, i numeri registrano un brusco cambiamento di clima a partire dagli ultimi 5 mesi dell'anno: da agosto a dicembre 2008, il numero di navi si riduce in termini assoluti del 15,4% ed il tonnellaggio netto del 13,6%. Se la tendenza di questi mesi dovesse confermarsi per l'intero 2009, nell'anno in corso i traffici subirebbero una contrazione molto significativa, certamente di gran lunga superiore a quella registrata in occasione di crisi precedenti.

Principali indicatori statistici relativi ai transiti nel Canale di Suez

Ann i	Numero di navi	Variatz. %	Ton. netto (migliaia)	Variatz. %
2000	14.142	n.d.	439.041	n.d.
2001	13.986	-1,1	456.113	+3,9
2002	13.447	-3,9	444.786	-2,5
2003	15.667	+16,5	549.381	+23,5
2004	16.850	+7,6	621.230	+13,1
2005	18.224	+8,2	671.951	+8,2
2006	18.664	+2,4	742.708	+10,5
2007	20.384	+9,2	848.162	+14,2
2008	21.540*	+5,7	913.219*	+7,7

Nota: Il dato relativo al dicembre 2008 stimato dall'autore.

Fonte: *Suez Canal Authority, Egypt Government*

I dati del trasporto marittimo rispecchiano le tendenze in atto in campo economico in Cina, ed in Asia in generale, che registrano, purtroppo, continui aggiornamenti al ribasso. Le ultime stime in merito al tasso di crescita del PIL cinese parlano di un +8% per il 2009, ma il dato sembra molto ottimistico ed in parziale contraddizione con l'autentico crollo delle esportazioni, che in febbraio hanno registrato un -25% ed in alcuni settori hanno toccato il -30, -40% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente. In Cina è in atto una profonda trasformazione delle strategie di sviluppo, di cui si vedranno presumibilmente gli effetti soltanto fra diversi mesi se non anni. Una delle conseguenze di ciò sarà probabilmente un deciso cambio di rotta nella geografia del commercio internazionale cinese ed asiatico in generale, a favore di una maggiore crescita dei mercati interni e

dell'integrazione inter-regionale. La maggior parte degli altri paesi asiatici emergenti sta subendo le conseguenze della crisi del gigante cinese, ed anche in questo caso le prime variabili a risentirne sono le esportazioni verso il resto del mondo.

A conferma di ciò, già da alcuni mesi il *Baltic Dry Index*, uno dei più seguiti indicatori dell'andamento dei noli marittimi, è in caduta libera come non accadeva da diversi anni, la compravendita di navi usate ha registrato brusche riduzioni nei prezzi e gli ordinativi di nuove navi si sono fermati o addirittura hanno subito importanti cancellazioni.

La globalizzazione si è definitivamente inceppata? Certamente sta cambiando volto. Quanto riportato è accaduto (e sta accadendo tuttora) in tempi talmente rapidi, 4-6 mesi, che risulta difficile poter trarre indicazioni ragionate e ragionevoli sulle ricadute che presumibilmente si ripercuoteranno sui traffici nel Mediterraneo nei prossimi anni. Qualche considerazione merita comunque di essere fatta, perché può avere importanti implicazioni sulla competitività del nostro sistema portuale e delle imprese che vi operano.

Una prima considerazione riguarda il forte rischio di trovarsi in pochi anni in una condizione di eccesso di offerta delle capacità portuali presenti nell'intera area, alimentata anche dal perpetrarsi di errori di previsione basati su scenari di crescita da considerarsi ormai ampiamente superati. È ancora diffusa oggi la tendenza ad interpretare la crisi come un fatto congiunturale ed a guardare al futuro come ad una semplice proiezione del passato, con poche varianti. Ne consegue che i programmi di investimento portuali definiti quando ancora dominavano le "vacche grasse" vengano mantenuti come validi, almeno a parole, anche per il futuro. Una testimonianza fra tutti quella dell'Amministratore Delegato della SCCT (Suez Canal Container Terminal), la società che gestisce i nuovi terminal container di Port Said Est, che ha recentemente dichiarato che i piani di

investimento della società andranno avanti come previsto, con l'obiettivo di realizzare una capacità complessiva pari a 5,1 milioni di TEU nel 2011. Il caso della SCCT non è l'unico. La tabella seguente riporta il confronto fra la capacità attuale e quella prevista a 4-5 anni nei principali porti del Mediterraneo. Paradossalmente, se tutti gli investimenti in programma dovessero venire realizzati, a dispetto di una domanda di trasporto in netto ridimensionamento, nel giro di 4-5 anni nel Mediterraneo ci troveremmo di fronte ad un eccesso di capacità produttiva di dimensioni molto ampie, certamente dell'ordine dei milioni di TEU, rispetto alle reali necessità del mercato.

Sulla base dei dati ufficialmente pubblicati nei siti e nei documenti di programmazione dei maggiori scali mediterranei con riferimento al solo segmento dei contenitori, la capacità complessiva dei terminal container dell'area dovrebbe passare da 42,8 milioni di TEU calcolati nel 2007 a 89 milioni di TEU tra il 2009 ed il 2015, pari ad un aumento del +108%. L'incremento previsto per il segmento dei porti di *transshipment* non si discosta in modo significativo dal dato complessivo con un +104%. Gli aumenti più significativi riguardano i porti di Djendjen (+300%), Algeciras (+160%), Taranto (+131%), Tangeri (+129%) e Gioia Tauro (+62%).

Difficile credere che questo scenario possa ragionevolmente avverarsi nella sua totalità, ma anche se si arrivasse a completare solo una parte dei progetti in programma, le conseguenze sarebbero facilmente immaginabili. Certamente un aumento della concorrenza fra sistemi portuali, a cominciare in primo luogo dai porti di *transshipment*. Probabilmente anche un significativo ridisegno del ruolo e del peso relativo dei numerosi, forse troppi, porti "a chiamata diretta" presenti nell'area. Per l'Italia, toccherebbe al mercato in fase recessiva a provocare quella "selezione naturale" che la politica non riesce a realizzare, né a livello nazionale, né tantomeno a livello locale.

La seconda osservazione fa riferimento ad un tema assolutamente centrale per le conclusioni a cui intende arrivare questo articolo. Essa riguarda i parametri attraverso i quali misurare la competitività dei diversi sistemi portuali e, di conseguenza, la loro "capacità di sopravvivenza" nei periodi di crisi (e successivo rilancio in fase di ripresa...). Il tema è molto complesso ed è già stato toccato in altre occasioni ed in altre più autorevoli sedi da altrettanto autorevoli osservatori. In questo contesto, mi limiterò ad alcune osservazioni di carattere generale, proponendomi di tornare sul tema con maggiore capacità di approfondimento in futuro. In generale, la competizione fra porti è molto diversa, a seconda che si consideri la sponda Sud o quella Nord del Mediterraneo. Sulla sponda Sud, ed in misura simile su quella Orientale dei Balcani e del Medio Oriente, i parametri sulla base dei quali si misura la competitività di un sistema portuale sono principalmente basati su elementi che riguardano le caratteristiche tecniche ed infrastrutturali dello scalo: la profondità dei fondali, la lunghezza delle banchine, la dotazione di gru ed altri impianti e la disponibilità di spazi retroportuali. A tutto ciò va naturalmente aggiunto il costo della manodopera, il cui impiego è ancora alto, ma a livelli molto più contenuti di quelli prevalenti nei sistemi portuali italiani, francesi, spagnoli e, in misura minore, greci, rumeni, croati., ecc., anche se la manodopera più qualificata tende a costare allo stesso modo in realtà territoriali anche molto diverse. Per i porti di *transshipment*, più direttamente sottoposti alla concorrenza reciproca, pesa in modo particolare l'organizzazione di banchina e la produttività degli impianti, parametri che sono comunque non difficili da ottimizzare da parte delle grandi imprese multinazionali, gestori dei terminal.

Sulla sponda settentrionale, dove ci si confronta con sistemi portuali, quali quelli del Nord Europa, molto più evoluti, i parametri citati sono senz'altro

importanti, ma non sono gli unici. Uno degli effetti della crisi sarà anzi il fatto di renderli forse meno significativi rispetto ad altri. Quali? quelli che fanno riferimento alle attività “lato terra”, alla logistica retroportuale ed alla rete dei collegamenti terrestri da e per i mercati di origine/destinazione delle merci. In questo ambito giocano un ruolo di particolare importanza la disponibilità (e la qualità) delle infrastrutture e dei servizi ferroviari, dei nodi retroportuali, delle piattaforme logistiche e degli interporti. Negli ultimi decenni, nel ristretto perimetro portuale il processo di automazione che ha investito i servizi di banchina ha contribuito a ridisegnare l’occupazione, riducendola in modo significativo a parità di numero di container movimentati. Allo stesso tempo, però, sono fortemente aumentati i posti di lavoro che fanno capo alle attività a valore aggiunto che si collocano nelle aree retroportuali e/o lungo i corridoi terrestri di penetrazione che collegano lo scalo marittimo ai mercati di produzione/consumo di riferimento. Più lunghi questi corridoi, maggiore il raggio di influenza, la cosiddetta *catchment area* come si dice in gergo aeroportuale, del singolo porto. È sulla base di questa strategia che sono state definite le linee di sviluppo dei porti del cosiddetto *Northern Range*, e che riguardano anche realtà portuali di dimensioni minori, quali ad esempio gli scali di Marsiglia in Francia o Gothenborg in Svezia. Accanto e parallelamente ai servizi di logistica ed al cosiddetto *quasi manufacturing*, acquista un peso rilevante il sistema ferroviario e lo sviluppo dell’intermodalità mare – ferro. Approfittando della fase di recessione, molti fra i principali porti europei, con l’appoggio ed il sostegno dei governi centrali e regionali, hanno recentemente intrapreso importanti programmi di potenziamento dei sistemi ferroviari, dai fasci di binari sulle banchine, ai collegamenti con le più importanti aree retroportuali, poste in qualche caso a centinaia di chilometri di distanza dai porti stessi. Due gli obiettivi ai quali si punta con particolare impegno per aumentare la

competitività del servizio ferroviario: l'allungamento dei treni (in qualche caso fino a 800-900 metri) e conseguente aumento del peso trainato, e l'identificazione di tratte dove il transito dei treni merci sia considerato prioritario rispetto ad altre categorie di traffici.

Passata la crisi, nei prossimi anni assumeranno un ruolo di leadership in paesi come Italia, Francia e Spagna quei sistemi portuali che avranno adottato le migliori soluzioni organizzative ed imprenditoriali in questo campo, e si saranno dotati delle migliori infrastrutture "lato terra", lungo i corridoi di penetrazione terrestre. Corridoi che, nel caso dei tre paesi citati, inevitabilmente tenderanno a convergere verso quel "cuore" dell'Europa che va dalla Francia orientale e da Parigi alla Repubblica Ceca, all'Ungheria ed alla Polonia, passando per la valle Padana e la Germania. In molti fra i maggiori porti italiani, dove la vicinanza delle aree urbane e dell'attività produttiva di industria e servizi ad esse collegata e/o la mancanza di spazi retroportuali non consentono significativi incrementi di traffico sulla gomma, la ferrovia costituisce l'"ultima spiaggia" per garantirsi un futuro nel campo della logistica e dei servizi a valore aggiunto.

Limiti e debolezze della ferrovia e dell'intermodalità nei porti italiani

A fine crisi, di fronte ad un mercato probabilmente ridimensionato rispetto alle ottimistiche proiezioni del primo decennio del secolo, i porti in grado di contare su sufficienti flussi di traffico, e sui quali potrebbe quindi valere la pena di investire nel settore ferroviario, saranno in Italia uno o due, fra quelli che oggi svolgono funzioni di solo *transshipment*, e sei fra quelli "a chiamata diretta": Gioia Tauro e Taranto da un lato, il sistema Genova-Savona (che considero un unico grande porto), La Spezia, Livorno, il

sistema campano di Napoli e Salerno, Ravenna e Trieste, dall'altro. Al contrario di quanto accade o sta accadendo in molte tra le principali realtà portuali europee, nel nostro paese i servizi ferroviari restano la "cenerentola" fra le modalità di trasporto nei flussi di entrata/uscita per/da i porti. Praticamente assenti negli scali di *transshipment* (direi quasi "per definizione"), arretrano a Genova, mentre giocano un ruolo significativo solo alla Spezia, primo porto italiano per "cultura del ferro", ed a Trieste. Timidi segnali di recupero si avvertono a Napoli. In altre realtà portuali, la presenza della ferrovia è complessivamente modesta rispetto alle potenzialità, anche se non mancano grandi proclami legati allo sviluppo della ferrovia per il futuro. Dove? Sulla carta patinata delle brochure e dei POT (Piani Operativi Triennali).

I motivi di tale debolezza sono molteplici. Essi vanno ricercati in primo luogo nella generale arretratezza della cultura logistica ed in particolare di quella della integrazione fra servizi e funzioni diversi che caratterizza il mondo dei trasporti italiani. Tale arretratezza si manifesta in modo particolare nei porti, dove il sovrapporsi di competenze che fanno capo a Enti ed Istituzioni diverse, come le Autorità Portuali, RFI e le imprese di trasporto ferroviario (Trenitalia e gli altri soggetti da poco entrati sul mercato italiano), ed il conseguente rimpallo di responsabilità su "chi fa che cosa", non hanno favorito la realizzazione delle opere di ammodernamento delle infrastrutture ed il conseguente sviluppo dei servizi ferroviari. Il risultato è sotto gli occhi di tutti gli operatori. I servizi ferroviari sono largamente inefficienti, i tempi di movimentazione e sdoganamento di un container su carro ferroviario paragonati al trasporto su gomma su qualsiasi O/D sono ridicoli: interi giorni o addirittura settimane contro poche ore; in queste condizioni, nessun operatore logistico/caricatore manifatturiero sceglierebbe la ferrovia. I costi dovuti alle rotture di carico, ai lunghi tempi legati alla formazione dei treni in

banchina, al frazionamento dei servizi di trazione dalla banchina allo scalo ferroviario/stazione più vicina, fino alla tratta di lunga percorrenza per la destinazione finale contribuiscono a porre il treno fuori mercato rispetto alla più flessibile soluzione su gomma.

I fasci di binari e le tratte di collegamento con gli scali ferroviari sono rimasti quelli di decenni fa, soltanto da pochi anni si è cominciato seriamente a parlare di retroporti e solo recentemente sono nate le prime società specializzate nei servizi di movimentazione treni all'interno degli scali portuali. Passi avanti importanti, ma ancora non sufficienti. Questo nonostante il fatto che la moderna organizzazione del trasporto delle merci, basata sul container marittimo, non possa che considerare la ferrovia il più naturale sistema di trasporto terrestre, complementare alla nave, come ha dimostrato la crescita parallela del trasporto marittimo e di quello ferroviario negli Stati Uniti, soprattutto in questi ultimi anni.

In Italia, in attesa di comprendere cosa verrà proposto in questa legislatura, le due precedenti, durate rispettivamente cinque anni l'una e meno di due l'altra, non sono state in grado (o non hanno fatto in tempo a) di intervenire sulla legge 84/94 sui porti. Da quanto si legge sulla stampa specializzata, anche il dibattito attuale sull'argomento concede uno spazio molto limitato al tema ferroviario; si continua a discutere di autonomia finanziaria, presupposto senz'altro fondamentale per accelerare lo sviluppo infrastrutturale dei porti, ma i programmi di investimento sono per la maggior parte incentrati sul potenziamento delle banchine e dei piazzali, sui dragaggi, sull'aumento dei fondali e sulle aree retro-portuali. Poco spazio è invece dedicato al tema ferroviario. La lettura di molti Piani Operativi Triennali dei porti italiani è molto illuminante in tal senso. Il capitolo ferrovie, sia per quanto riguarda l'infrastruttura che i servizi, è quasi sempre presente, ma, salvo alcune lodevoli eccezioni, non sembra avvalorare la tesi, oggi fortemente presente nei programmi di molti porti

europei, che la ferrovia debba assumere una funzione centrale nella gestione dei traffici dello scalo, costituendo uno dei perni strategici dello sviluppo futuro e contribuendo in modo determinante ad ampliare la cosiddetta *catchment area*. Basta aprire i siti internet di molti porti del *Northern Range* o svedesi, come quello del già citato Gothenborg, per rendersi conto dell'importanza assunta dall'offerta dei servizi di penetrazione ferroviaria verso i principali retroporti, scali ferroviari e piattaforme logistiche del paese. Altro che "Cenerentola"! I servizi su ferro ricoprono una funzione centrale del marketing portuale, allo stesso livello della disponibilità di alti fondali, del numero, della dimensione e del tipo di gru presenti sulle banchine, della larghezza dei piazzali o del *ship turnaround time* offerto alle navi.

Per il nostro paese, la profonda crisi attuale rappresenta un'ottima occasione (speriamo non l'ultima...), per avviare programmi di recupero del tempo perduto. Il richiamo è rivolto soprattutto a quei porti citati in precedenza, dove ancora sussiste una "cultura del ferro" che risale a decenni precedenti. In un campo così complesso, risultati significativi possono ottenersi soltanto ottenendo la collaborazione di tutti, a cominciare, ovviamente, dalle stesse ferrovie, ma anche dagli Enti locali e dal governo centrale, che oltre a fare le leggi e ad erogare fondi, deve svolgere un compito molto più delicato e difficile di indirizzo, di selezione e di coordinamento *super partes*.

Per ripartire, il business ferroviario nelle merci ha bisogno anche di alcuni chiarimenti. Il dibattito attuale sull'argomento ha assunto toni accesi legati all'adozione da parte del gruppo FS Spa di una strategia di forte aumento tariffario, fondamentalmente giustificato da necessità di bilancio di riportare in tempi brevi i conti se non in pareggio, almeno a livelli più accettabili di perdite. Probabilmente questo passaggio era inevitabile, per non perpetrare una situazione di debolezza e di poca trasparenza,

difficilmente sostenibile nel lungo periodo. Ora è giunto però il momento di passare ad un fase di rilancio del mercato, nel difficile intento di recuperare il tempo perduto.

In mancanza di ciò, i veri detrattori della ferrovia continueranno ad avere buon gioco nel perpetuare lo *status quo*. Non è vero che nell'inefficienza, nella disorganizzazione e nella arretratezza imprenditoriale nessuno guadagni. Al contrario, vi sono margini di rendita (non la chiamerei profitto nel senso capitalistico del termine) ancora significativi, che si annidano nei lunghi tempi di attesa nei porti, nelle lentezze burocratiche e doganali, nel frazionamento dei carichi, ecc. Inutile dire, però, come questa sia una visione miope e di breve periodo. Può darsi che la crisi attuale contribuisca ad accelerare i processi di cambiamento, ci vogliono anche interventi costruttivi concreti, altrimenti il rischio è rappresentato dalla marginalizzazione di buona parte del sistema portuale italiano. Le preoccupazioni recentemente sollevate in tal senso dal presidente di Assoporti su diversi organi di stampa mi pare vadano in questa direzione.

Capacità attuali e previste di alcuni fra i principali porti del Mediterraneo

Porti	Paese	TEU (mil.) 06 o 07	Fondal i (m.)	Capacità Attuale		Capacità Prevista	
				An no	TEU (mil.)	An no	TEU (mil.)
Algeciras	Spagna	3,500	16	2007	3,5	2015	9,1
Cagliari	Italia	0,565	16	2007	0,6	2010	0,8
Damietta	Egitto	0,894	14,5	2007	2,5	2012	4,0
Djendjen	Algeria	0.100	18	2007	0.5	2013	2.0
Gioia Tauro	Italia	3,500	18	2007	3,7	2012	6,0
Malta	Malta	1,900	15,5	2008	2,2	2010	3,2
Port Said East	Egitto	2,760	16,5	2007	3,2	2011	5,1
Tanger Med I	Marocco	0	18	2008	3,5	2011	3,5
Tanger Med II	Marocco	0	18	2007	0,0	2012	5,0
Taranto	Italia	0,756	14	2007	1,3	2012	3,0

Porti di Transshipment		13,975			21,0		41,7
Alcantara	Portogallo	0.321	13	2007	0,4	2013	1,0
Alexandria e El-Dekheila	Egitto	0,976	12,5/11,9	2007	1,0	2015	1,3
Algeri	Algeria	0.500	10,5	2007	0,5	2012	0.8
Barcellona	Spagna	2,500	16	2007	2,5	2015	6,0
Civitavecchia	Italia	0,044	15	2007	0,3	2012	1,2
Costanza	Romania	1,411	13,6	2007	1,5	2013	2,7
Genova	Italia	1,800	14	2007	2,0	2012	5,0
Haifa	Israele	1,078	14	2007	1,1	2012	2,0
Il Pireo	Grecia	1,550	16,5	2007	2,0	2015	3,7
La Spezia	Italia	1,100	11,5	2007	1,2	2010	2,0
Limassol	Cipro	0,377	11/14	2007	0,5	2013	0,7
Livorno	Italia	0,760	11	2007	0,9	2010	2,8
Marsiglia	Francia	1,000	14	2007	1,5	2014	4,2

Napoli	Italia	<i>0,461</i>	14	200	0,6	201	1,5
				7		1	
Ravenna	Italia	<i>0,194</i>	10,5	200	0,5	201	0,7
				7		5	
Savona	Italia	<i>0,245</i>	14	200	0,5	201	1,5
				7		2	
Sokhna	Egitto	0,430	n.d.	200	0,5	200	1,2
				7		9	
Koper	Sloven ia	<i>0,306</i>	12	200	0,4	201	0,7
				7		5	
Trieste	Italia	<i>0,260</i>	14	200	0,5	201	1,8
				7		5	
Tunisi	Tunisia	<i>0,346</i>	9,15	200	0,5	201	1,5
				7		5	
Valencia	Spagna	<i>3,000</i>	16	200	3,0	201	6,1
				7		5	
Venezia	Italia	<i>0,305</i>	10	200	0,5	201	0,8
				7		3	
Porti Regionali		18,960			22,4		47,3
Totale		32,935			42,8		89,0

Fonte: Elaborazioni dell'autore su fonti varie.