

Siamo solo alle prime mosse: lo scenario della portualità mediterranea sta per rivoluzionarsi per il previsto boom delle merci in arrivo nei prossimi anni dall'Asia

L'Italia dei porti si è divisa per tre

Genova si allea con Tangeri, gli scali del Sud tra di loro e nell'Adriatico nasce "Napa"

MASSIMO MINELLA

Genova

Più che divisi alla meta i porti italiani danno l'impressione di essere uniti a blocchi, con l'unico intento di sopravvivere alla grande crisi e non essere spazzati via dalla concorrenza. Il risultato è che mentre l'Italia delle banchine studia come risorgere, gli altri scali del Mediterraneo e del Nord Europa stanno lavorando per il futuro, quando la crisi sarà finita e i traffici dal Sud Est asiatico avranno ripreso a correre sulla rotta che da Suez entra nel Mediterraneo ed esce da Gibilterra. Allora a contendere il primato a Genova e Gioia Tauro, ma anche Barcellona e Valencia, saranno i porti del Nord Africa, Tangeri in testa, pronti a offrire grandi piattaforme logistiche di interscambio della merce. Ma si dovranno fare i conti anche con Port Said e la nuova Damietta, in Egitto, subito all'uscita da Suez. E ancora con Endifha (Tunisia) e Orano (Algeria). Secondo le stime degli operatori, nel 2015 l'offerta della sponda africana sarà di 7 milioni di container.

Se mai ci sarà tutto questo fiume di merce, intercettarlo diventerà un'impresa. Sarà forse per questo che, giocando d'anticipo, i "sistemi portuali" si mettono in marcia. Quello dell'Alto Tirreno (4 milioni di container fra Genova, Savona, Spezia e Livorno) guarda ai colossi dell'armamento, ma anche ai grandi porti. Genova, ad esempio, sta gettando le basi per la più clamorosa delle alleanze, direttamente con il porto di Tangeri. A dire il vero, si tratta di una triangolazione, perché il protocollo d'intesa che dovrebbe essere firmato fra poche settimane non coinvolge solo il colosso africano, ma anche la Regione Lombardia. Il

Portare in Africa le lavorazioni delle aziende lombarde come ha fatto già la Renault

progetto prevede infatti la delocalizzazione nella zona franca di Tangeri, 2 milioni e mezzo di metri quadrati di aree industriali e logistiche alle spalle di un porto che punta a movimentare 10 milioni di container, di aziende lombarde attratte da una fiscalità leggerissima, quasi inesistente, e un costo della manodopera capace di far concorrenza alla Cina. Nella "free zone" di Tangeri ci sono al momento più di 400 imprese, in gran parte francesi e spagnole, mentre le italiane al momento sono soltanto tredici. Il business, però, adesso può decollare in coincidenza con il raddoppio del terminal per i container. Non a caso, la Renault ha deciso di realizzare qui in Africa, a poche miglia dalle colonne d'Ercole, la sua nuova base di costruzione e assemblaggio dei materiali.

Una volta completate, però, le auto come tutte le altre merciologie di pregio che a Tangeri trovano casa (hi tech, apparecchiature biomedicali, tessile) devono essere distribuite via mare. E qui entra in gioco il porto di Genova. «Ci candidiamo a essere il terminale di questa merce, il punto di arrivo di una rotta che dall'Africa arriva fino a noi attraverso un canale dedicato - spiega il presidente dell'authority Luigi Merlo - Con l'industria e il commercio lombardi alleati possiamo ottenere grandi risultati». Verissimo.

Peccato che l'ipotesi di allearsi con il primo concorrente dei porti italiani di transhipment (quelli specializzati nel trasbordo del container dalla grande nave madre giramondo alla più piccola unità feeder incaricata della redistribuzione della merce) sia stata salutata come una specie di tradimento, nemmeno troppo mascherato. D'altra parte, non è che gli altri stiano soltanto a guardare. Per far fronte a una crisi che tagliando i traffici ha ridotto drasticamente i ricavi e messo in crisi l'organizzazione del lavoro,

i porti specializzati nel transhipment hanno iniziato a ragionare insieme dei propri problemi.

Piano piano, l'asse di dialogo fra Gioia Tauro, Taranto e Cagliari (4,5 milioni di container), si è trasformato in un tavolo di confronto e, alla fine, è diventata un'associazione vera e propria, Imeta. Per attirare nuova clientela nei loro spazi, i porti di transhipment del Sud hanno deciso di accelerare sulla strada dell'autonomia, sfruttando una norma varata dal governo che consente di cancellare la tassa di ancoraggio che gli armatori versano ogni volta che una loro nave getta l'ancora in un porto italiano. Poche decine di milioni di euro che, di questi tempi, possono spingere una compagnia a spostare la propria flotta dove è più conveniente. Il primo porto è stato Cagliari, seguito nei giorni scorsi da Gioia Tauro.

L'abbattimento della tassa di ancoraggio, d'altra parte, è anche una risposta autonomista a un potere centrale che mostra a più riprese la sua distanza dai problemi reali della portualità.

L'ultimo esempio è quello del disegno di legge varato la settimana scorsa dal governo e incredibilmente carente della sua norma-chiave, quella dell'autonomia finanziaria, promessa a più riprese e ancora una volta negata.

L'ipotesi di restituire ai porti il 5 per cento di quanto incassato sotto forma di Iva e di accise e girato integralmente all'Erario è stata semplicemente cancellata. Al suo posto, in parallelo al disegno di legge, è stato istituito un fondo nazionale che, per tutti i porti, mette a disposizione 80 milioni di euro (la sola Genova dall'autonomia finanziaria ne attendeva 200).

Se così stanno le cose, insomma, tanto vale fare da soli o cogliere altre opportunità proposte dal mondo finanziario. Nei

mesi scorsi, ad esempio, si è affacciato per la prima volta al terminalismo marittimo il gruppo Unicredit, pronto a sostenere con alleati privati lo sviluppo di portuali storiche come Genova e Trieste. Piano d'investimenti, diviso fra le due realtà, un miliardo di euro.

Ma a Est non sono solo le banche a muoversi. L'azione più significativa è infatti firmata dalle autorità portuali del Nord Adriatico. L'asse che corre fra Trieste, Venezia e Ravenna (un milione di container) e si estende anche a Capodistria sceglie l'Unione Europea per presentarsi come la via d'accesso più breve per le merci che arrivano dal Far East e sono dirette verso l'Europa centrale e centro-orientale. I porti iscritti all'associazione Napa (North Adriatic Port Association) hanno appena consegnato ai dirigenti di Bruxelles un dossier sui loro progetti di sviluppo: 3,4 miliardi di euro di investimenti, di cui 2,2 miliardi di fondi privati e il resto pubblici. Trieste, infatti, sta realizzando la piattaforma logistica e sta ristrutturando i suoi moli (642 milioni), Venezia costruisce il terminal delle autostrade del mare e quello dei container (850 milioni), Capodistria il nuovo molo e il terminal dei container (500 milioni), Ravenna scava i suoi canali e potenzia le infrastrutture ferroviarie (470 milioni). Se le merci dell'Oriente passassero di qui, e non da Rotterdam, per andare in Nord Europa si risparmierebbero otto giorni di navigazione e 45 chilogrammi di Co2 per ogni container movimentato.

Trieste, Monfalcone, Venezia e Ravenna insieme a Capodistria