

Andare oltre i luoghi comuni:

“ Concentrare risorse ed investimenti solo in pochi porti grandi e specializzarli”

La “dittatura” della geografia: l’Italia è lunga e montagnosa, 8.000 km. di coste, disseminata di isole grandi e piccole. L’Olanda è piatta, con una costa lineare, i grandi fiumi sono altre vie di comunicazione.

La concentrazione nei traffici esiste già:

Nel traffico container Gioia Tauro, Genova e La Spezia, da soli, fanno il 57 % dei traffici. Se aggiungiamo Taranto, Cagliari, Livorno e Napoli arriviamo all’83%. Il restante 18 %, pari a 1.710.000 che comprende anche tutti i porti adriatici, è diviso fra 13 porti.

Il traffico delle rinfuse solide è concentrato per il 37% in due porti e 8 porti fanno il 79%.

Per le rinfuse liquide il 71% del traffico è concentrato in 6 porti.

Il traffico passeggeri è naturalmente concentrato nei porti di collegamento con le isole maggiori e minori con un’articolazione per traffici transfrontalieri su alcuni porti adriatici (Bari, Brindisi, Ancona). Il traffico crocieristico è concentrato su alcuni scali a seconda delle politiche commerciali delle Compagnie che dominano il settore.

I porti non si chiudono per decreto. E’ il mercato a scegliere in base alle infrastrutture, al retroterra industriale, alle situazioni locali specifiche. Nel 2009 Gela e Licata hanno perso l’85% del traffico ma così non è successo a Catania o a Pozzallo .

Andare oltre i luoghi comuni:

“ Concentrare risorse ed investimenti solo in pochi porti grandi e specializzarli”

Con la devoluzione delle tasse portuali e delle tasse ancoraggio, già oggi, le risorse vanno ai porti che movimentano più merci e dove scalano le navi più grandi. C'è dunque una selezione naturale. Dal 2007 lo Stato non ha più speso 1 euro per la manutenzione dei porti che viene effettuata con le risorse dell'autonomia finanziaria esistente.

Dopo la legge 413/98 e la legge 166/03 non ci sono più stati finanziamenti ai porti per opere infrastrutturali, salvo risorse rivenienti da iniziative sporadiche e singole (i 50 milioni per i porti hub del 2007) ovvero quelle del PON trasporti di fonte comunitaria.

Molti soldi delle leggi di finanziamento, per varie ragioni, dai blocchi della spesa alle difficoltà autorizzative per i dragaggi e altro non sono ancora stati spesi.

La politica dei trasporti, le scelte strategiche infrastrutturali spettano allo Stato ed alle Regioni. Il compito istituzionale delle Autorità Portuali è di fare funzionare bene i porti.

Andare oltre i luoghi comuni:

“che cos’è un porto grande: volumi o ricchezza”

Nelle statistiche relative ai container scarsa attenzione si pone al fatto dell’incidenza dei container vuoti ed al fattore di carico dei container. Ancora più attenzione si dovrebbe porre al valore aggiunto prodotto da ogni singola merce. Al porto di Bari portano più ricchezza 1000 tonnellate di grano movimentate a 2.30 euro o 100 tonnellate di elementi eolici movimentati a 23 euro a tonnellata ?

L’incidenza dei container vuoti è un dato significativo:

Nei porti italiani del nord realizzano un buon fattore di carico anche se comparati con le realtà del Nord Europa e della Spagna. Genova, Livorno e La Spezia hanno pesi medi molto simili, attorno alle 10 tonnellate. Savona supera le 11.

I porti hub del Sud e Napoli non raggiungono le 10 tonnellate. A Taranto è forte l’incidenza dei vuoti con il peggior peso medio poco oltre le 6 tonnellate. Gioia Tauro, il porto migliore di questo gruppo è a 9,50.

Fra i porti adriatici eccelle Ravenna, migliore dato nazionale oltre le 12 tonnellate, Venezia è in linea con i porti del tirreno a 10, ma Trieste è a 9,30 ed Ancona a 8,40.

L’incidenza dei vuoti è forte anche a Rotterdam, dove i vuoti incidono ben per il 31% sui container in esportazione e 22% in import. Il peso medio per teu non raggiunge le 10 tonnellate. Simile situazione per Valencia dove i vuoti incidono per il 22% per un peso medio inferiore alle 9 tonnellate. Meglio di tutti Amburgo che pure ha registrato il peggior risultato in termini di n° di teu. In quel porto i vuoti sono solo il 12% in import e 16% in export. Il peso medio è oltre le 16 tonnellate.

Andare oltre i luoghi comuni:

“che cos’è un porto grande: volumi o ricchezza”

Altro dato trascurato dalle statistiche è il numero delle navi che scala i porti. Un dato che dovrebbe interessare molto gli agenti marittimi.

Questo dato, nei porti italiani, è inversamente proporzionale ai volumi di traffico.

Genova con 7427 approdi ha movimentato 54 milioni, Livorno con 7675 approdi ha movimentato 34 milioni, Bari con 3711 approdi 5 milioni, Civitavecchia con 3824 ha movimentato 7 milioni.

Ma i porti delle Eolie, con 51364 approdi sono porti dove non si deve spendere 1 euro di manutenzione? Le comunità locali delle Egadi, con 22035 approdi possono fare a meno dei loro porti ? Gli approdi nel 2009, nei porti italiani sono stati oltre 354000 . In questo caso la concentrazione degli approdi è tutta nei porti minori. Mi chiedo ma l’approdo di una nave è o non è un fatto economico che incide direttamente sullo sviluppo dei territori.

La discussione di questi ultimi tempi è forse stata un po' astratta e certamente confusa:

Se è vero, come è vero, che i porti hanno bisogno di collegamenti migliori con le reti ferroviarie e stradali questo è principalmente un problema del Governo e delle Regioni che sono ampiamente dotati di strumenti di pianificazione e programmazione. L'autonomia finanziaria dei porti deve servire ai porti e non a finanziare trafori, strade e ferrovie. Nulla vieta al Governo, se lo ritiene, ancor più in un regime federalista ad una Regione, di destinare parte delle risorse fiscali prodotte in un territorio al finanziamento di infrastrutture strategiche. Ma questo non c'entra nulla con la funzione delle Autorità Portuali.

I privati già oggi possono investire in infrastrutture. Il problema è il rendimento delle infrastrutture che, normalmente è a lunghissimo termine. Per questo, i privati difficilmente possono investire in grandi infrastrutture di trasporto, salvo nel caso delle Autostrade, dove comunque i privati hanno goduto il frutto di grandi investimenti pubblici avviati già negli anni '60. Così è stato in genere per i terminalisti portuali che hanno usufruito di investimenti pubblici "sbagliati" nati negli anni '60 e '70 riconvertiti in infrastrutture per il traffico container.

L'autonomia finanziaria attuale e quella che potrebbe esserci, con una piccola parte dell'IVA, serve alla manutenzione dei porti che sono, per loro natura, soggetti ad usura continua. In ogni modo i porti dovrebbero fare sistema, specie quelli medio piccoli per gestire meglio, la pianificazione e le risorse dell'attuale autonomia finanziaria. Questa è stata la scommessa dell'Autorità Portuale del Levante, non a caso, in una prima fase osteggiata dal localismo di alcuni operatori portuali.

Che cosa devono fare allora le Autorità Portuali ? Fondamentalmente quello che dice la legge, vale a dire cercare di fare funzionare i porti. Massima attenzione, oltre alle infrastrutture va posta ai servizi, al coordinamento dei vari Enti Pubblici, alla soluzione di tutto ciò che può rendere inefficiente e poco fluida la movimentazione delle merci ed il transito dei passeggeri

Serve a tutto ciò una modifica alla legge ?

Certamente si. Serve soprattutto il coordinamento con la legislazione successiva al '94. L'armonizzazione con le nuove competenze regionali, più poteri di coordinamento in funzione dell'efficienza, l'armonizzazione con la legislazione europea in materia di appalti, una migliore definizione del tema dei servizi di interesse generali, nuove competenze in materia di innovazione tecnologica.

E'però sbagliato prendersela con i porti e con il cluster marittimo se tutto quanto sembra muoversi in maniera scoordinata e confusa.

La grande assente è la politica. Quella con la P maiuscola. Quella capace di dare un progetto a questo paese affinché il paese possa riconoscersi. Tutto il resto è cercare di salvare il salvabile ma con la brutta sensazione che il paese continui ad affondare.