

Scambi commerciali. Anche i nostri aeroporti vedono la ripresa del transito merci: Pisa registra un vero e proprio boom

# I porti italiani tornano competitivi

A Livorno il traffico container cresce del 30% - Bene anche Genova, Venezia e Ravenna

**Micaela Cappellini**

■ Secondo l'istituto di ricerche Clarkson il traffico di container nel mondo quest'anno crescerà del 6,7%, per sostenere una crescita attesa del commercio internazionale (fonte Wto) del 3,3%. E l'Italia? Per una volta, è tra i Paesi virtuosi: secondo i dati di Fedespediti (la federazione degli spedizionieri), nei primi tre mesi del 2015 il viavai di merci nei nostri porti principali è cresciuto del 7,9 per cento.

L'exploit più clamoroso è quello di Livorno: qui il traffico container è cresciuto di oltre il 30%, un trend che è cominciato alla fine dello scorso anno e che sembra destinato a continuare, grazie al piano strategico che ha ampliato lo scalo e lo ha collegato meglio alle grandi arterie dei trasporti. Tanto che le grandi compagnie di armatori - dalla taiwanese Evergreen alla tedesca Hapag-Lloyd - sono tornate a operare nel porto, e ora Livorno è diventata una delle partenze più gettonate per le merci con destinazione Stati Uniti.

Crescono però anche i porti di Venezia (+18%), Ravenna (+14%) e Genova (+8%). Possiamo mettere questa rinascita tra i segnali della ripresa? «Non si tratta di traffico nuovo - spiega il presidente di Fedespediti, Piero Lazzeri - ma piuttosto di un rientro di traffici che esistevano già, e che avevano imboccato la via di altri porti, soprattutto del Nord Europa, giudicati più efficienti nello sdoganamento e nella movimentazione delle merci». Anversa, Amburgo e Rotterdam, beninteso, rimangono i tre big indiscussi del traffico container europeo. Ma alcune riforme - come il presdoganamento, che permette di compiere le procedure burocratiche mentre i container sono an-

cora in acqua, o come il *single point* di sdoganamento - hanno reso i nostri porti più snelli, e quindi nuovamente competitivi per molti Paesi clienti. «Come la Svizzera per esempio - prosegue Lazzeri -, che ha ricominciato a guardare al porto di Genova come scalo chiave per i propri commerci di import-export».

Solo due porti, in Italia, segnano il passo. Il primo è quello di Taranto, di fatto fermo da quando si è ritirata la Evergreen, che ha eletto a propria base mediter-

## IN SOFFERENZA

Trieste accusa la concorrenza degli scali sloveni e croati  
Taranto paga il prezzo del trasferimento del colosso Evergreen al Pireo

ranea il porto greco del Pireo. Il secondo è quello di Trieste, che ha messo a segno un meno 5%: «È la concorrenza dell'Istria che si fa sentire - spiega Lazzeri - nei primi tre mesi del 2015 lo scalo croato di Fiume è cresciuto del 24% e quello sloveno di Capodistria del 18%. Sbarcare sull'Adriatico orientale, del resto, costa meno. L'andamento di Trieste e quello di Taranto - prosegue il presidente di Fedespediti - sono l'esempio lampante di quanto in Italia sia urgente concentrare gli sforzi su pochi punti prescelti, in modo da migliorarne l'efficienza e aumentarne la competitività, invece di investire a pioggia su tutti».

A livello globale, la rotta su cui si sta intensificando il traffico merci è quella transatlantica verso ovest, cioè la tratta per gli Stati Uniti: merito del buon andamento dell'economia americana e del

deprezzamento dell'euro rispetto al dollaro. Crescono con decisione anche alcuni porti del Medio e dell'Estremo Oriente: Abu Dhabi negli Emirati registra un +34%, lo scalo sudcoreano di Kwangyang segna +17%, e per una Hong Kong che perde l'8% ci sono diverse città cinesi secondarie che vanno forte, come Ningbo (+13%). Il più grande porto del mondo? Resta Shanghai, con una movimentazione merci nel primo trimestre del 2015 di 8,8 milioni di Teu, seguito da Singapore con 8,1 milioni.

Anche il traffico cargo per via aerea, in Italia, nel primo trimestre dell'anno ha fatto registrare un aumento, seppur più timido, dell'1,7%. Del resto, il grosso delle merci viaggia via mare: 1,3 milioni di Teu quelle che hanno attraversato i principali porti italiani nei primi tre mesi del 2015, contro le 212 mila tonnellate atterrate nei primi dieci aeroporti del Paese.

Quando si tratta di merci, Malpensa, Bergamo e Fiumicino da soli concentrano l'80% del traffico totale italiano, con Milano in netto stacco su tutti. Ma non sono questi gli scali cresciuti di più: la performance più significativa è quella di Pisa, ottavo scalo italiano per traffico merci, che ha messo a segno una crescita di oltre il 300%. Anche Venezia (quarto scalo merci d'Italia) ha visto aumentare i movimenti del 15%; mentre il leader nazionale, cioè Milano Malpensa, è cresciuto solo del 3,3 per cento. Scendono invece le quotazioni di Brescia, decimo aeroporto in classifica, calato del 26%, e quelle di Bologna, quinto scalo merci aereo nazionale, che ha visto diminuire il proprio traffico del 14 per cento.

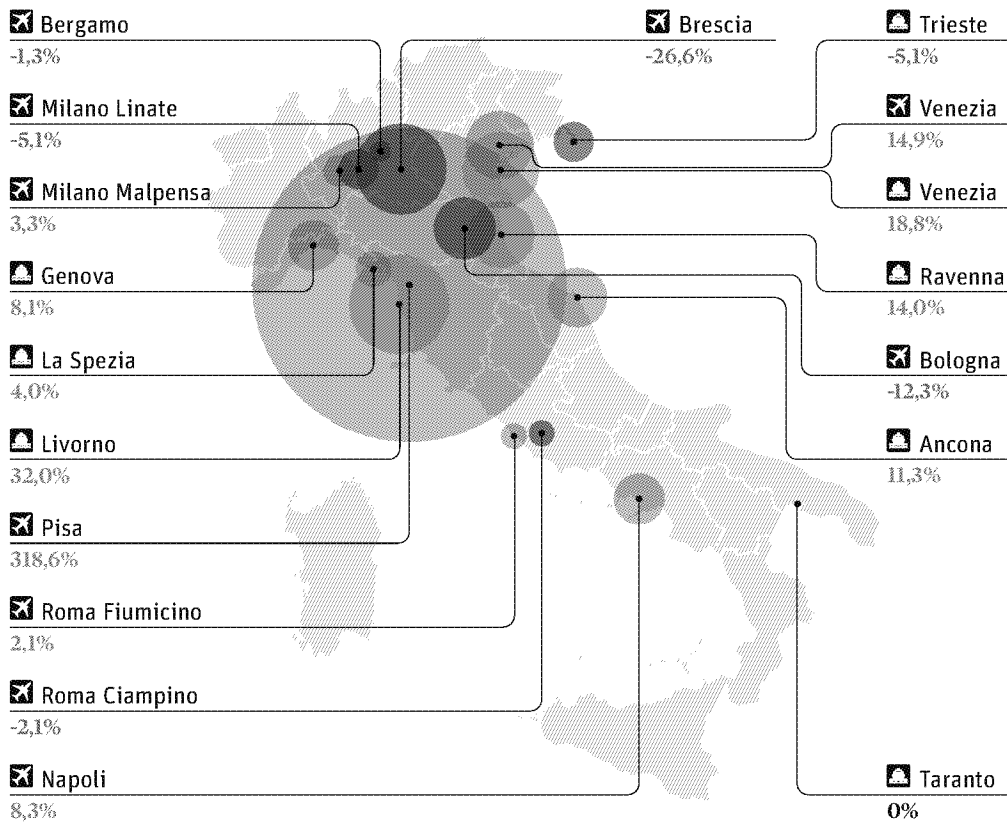
© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La rotta delle merci in Italia e nel mondo

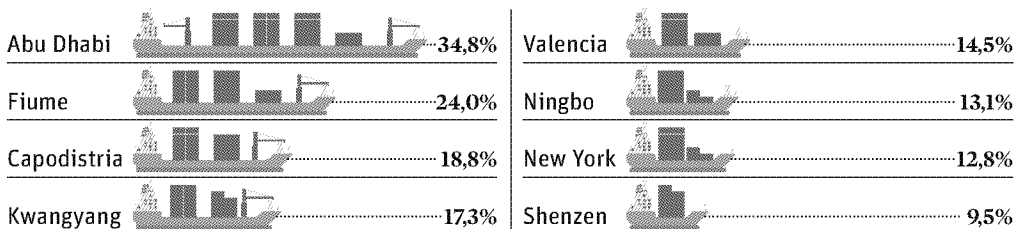
### CHI SALE E CHI SCENDE TRA GLI SCALI ITALIANI

Traffico merci (posta esclusa) nel primo trimestre dell'anno. **Var.% sullo stesso trimestre del 2014**



### I NUOVI CENTRI PROPULSORI DEL COMMERCIO MONDIALE

I porti internazionali dove il traffico merci è cresciuto di più nel primo trimestre dell'anno. **In %**



Fonte: Fedespedi