

## RADIOCOR 11 Aprile 2012

(ECO) ### Italia-Cina: su porti e logistica Roma impari dagli inglesi - FOCUS

di Marco Spinedi\*

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 11 apr -Il recente viaggio in Cina da parte del Presidente del Consiglio Mario Monti ha riportato alla ribalta il tema degli investimenti diretti asiatici nei porti e nella logistica in Europa ed in Italia in modo particolare. Il tema ha suscitato interesse, alimentato dall'ipotesi di costituire un gruppo di lavoro misto fra Italia e Cina con la prestigiosa partecipazione della CIC - China Investment Corporation, ma anche un certo scetticismo, vista la non entusiasmante esperienza passata. Come noto, l'Italia e' gia' stata piu' volte oggetto di attenzione degli investitori cinesi, presenti tuttora nel settore portuale nei terminal contenitori di Napoli con la Cosco e di Taranto con la Hutchison Port Holdings, ma i risultati non sono stati, almeno finora, particolarmente entusiasmanti diversamente da quanto avvenuto in Gran Bretagna. Per gli operatori cinesi, guardare al Mediterraneo non e' una novita' e l'Italia non e' l'unico paese preso in considerazione in un'area di transito di grande interesse per gli scambi Europa - Asia ed in forte sviluppo per quanto riguarda la sponda nord-africana. Nel 2009 hanno fatto scalpore i 35 anni di concessione acquisiti dalla COSCO per il terminal container del Pireo, importante boccata di ossigeno per le disastrose finanze del governo greco. Con l'arrivo della compagnia cinese, si prevedevano investimenti per 550 milioni di euro e volumi di traffico triplicati, fino a 4milioni di TEU in pochi anni. Le dichiarazioni ufficiali parlavano di Atene come la Rotterdam del Sud, gate di ingresso per l'Europa sud-orientale ed i Balcani, frasi gia' sentite in circostanze simili anche in Italia. Oggi gli entusiasmi si sono molto raffreddati, con un calo di -39% tra il 2008 ed il 2010 del traffico complessivo del porto, sceso al di sotto del milione di TEU. Italia e Grecia "sulla stessa barca", quindi? Oggi, le indicazioni che ci vengono dai mercati ed in modo particolare dalle strategie delle grandi compagnie marittime sono molto chiare: concentrare i traffici intercontinentali in pochi grandi porti, in grado di accogliere le navi di dimensione maggiore, dagli 8mila ai 18mila TEU, sfruttare al massimo le economie di scala, contenere fortemente i costi di tutte le operazioni marittime e terrestri, ma soprattutto garantire servizi di alta qualita' e nei tempi convenuti. Chi e' in grado di seguire queste indicazioni, entrera' presumibilmente a far parte a pieno titolo del gotha dei porti europei, altrimenti si rischia di restarne fuori. E' comprensibile attendersi che i possibili investitori stranieri preferiscano scegliere quelle localizzazioni dove queste condizioni vengono garantite e rispettate.

\* Comitato Scientifico Osservatorio Asia

(RADIOCOR) 11-04-12 16:48:06 (0288) 5 NNNN

(ECO) ### Italia-Cina: su porti e logistica Roma impari dagli inglesi - FOCUS -2-

di Marco Spinedi\*

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 11 apr - C'e' un paese in Europa che partiva da una situazione molto simile a quella italiana, ma che in tempi recenti ha fatto i passi giusti per riportarsi al centro dei traffici mondiali, il Regno Unito. Entrambi i paesi sono relativamente "periferici" rispetto al cuore produttivo ed economico dell'Europa continentale, ma allo stesso tempo sono molto vicini alle grandi rotte transoceaniche delle mega-navi portacontainer, Italia a Sud, da e per il Canale di Suez, Inghilterra a Nord sulle rotte Asia - Europa settentrionale ed Europa - Nord-America. Come il nostro paese, il Regno Unito ha 12 porti principali (in l'Italia se ne contano 13, secondo una ricerca dell'A.T. Kearney del 2010), per una movimentazione complessiva di 8,2milioni di TEU nel 2009 (in Italia, 9,2 milioni). In entrambi i paesi, quindi, fra i punti di debolezza c'e' la forte dispersione dei traffici, misurata dal rapporto fra volumi movimentati e numero di porti. Nel Regno Unito, al contrario del nostro paese, si e' cercato di correre ai ripari, puntando soprattutto su un unico porto,

sul quale investire per rilanciare il proprio ruolo nel settore dello shipping su scala mondiale, Felixstowe, sulla costa sud-orientale dell'isola. Nel porto e' gia' presente un grande operatore cinese, Hutchison Port Holdings, lo stesso del terminal container di Taranto. Seguendo un percorso progettuale definito nel 2008, l'autorita' portuale di Felixstowe sta portando a termine un ampio programma integrato di investimenti volto a consentire l'ingresso in porto di navi da oltre 14mila TEU: fondali da -16 a -18 metri, banchine e gru adeguate per il carico e scarico di navi di grandi dimensioni, infrastrutture e servizi ferroviari fortemente rinnovati per gestire treni lunghi e pesanti da e per le principali direttrici del paese. Seguendo un percorso progettuale definito nel 2008, l'autorita' portuale di Felixstowe sta portando a termine un ampio programma integrato di investimenti volto a consentire l'ingresso in porto di navi da oltre 14mila TEU: fondali da -16 a -18 metri, banchine e gru adeguate per il carico e scarico di navi di grandi dimensioni, infrastrutture e servizi ferroviari fortemente rinnovati per gestire treni lunghi e pesanti da e per le principali direttrici del paese. Nel corso del 2012 la capacita' di movimentazione di container del terminal del porto dovrebbe aumentare del 50%, a cui si aggiungeranno ulteriori potenziamenti negli anni successivi, fino a raggiungere una capacita' totale pari a 8 milioni di TEU. A conferma dell'importanza strategica degli investimenti effettuati da Felixstowe, valgono le dichiarazioni rese recentemente da una delle principali compagnie marittime di navigazione, la Maersk, che ha indicato Felixstowe, insieme a Rotterdam e Bremerhaven, come i tre principali porti europei dove scaleranno le navi da 18mila TEU di prossima immissione sul mercato sulle rotte Asia - Europa. Da paese relativamente marginale nei traffici diretti trans-oceanici, il Regno Unito torna cosi' ad essere protagonista, grazie a poche scelte, coerenti e mirate.

\* Comitato Scientifico Osservatorio Asia

(RADIOCOR) 11-04-12 16:49:46 (0289) 5 NNNN

(ECO) ### Italia-Cina: su porti e logistica Roma impari dagli inglesi - FOCUS -3-

di Marco Spinedi\*

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 11 apr – Percorsi simili sono stati seguiti o sono in corso di realizzazione dalla Francia, con il porto di Marsiglia, e dalla Spagna, con i porti di Valencia e Algeciras. In entrambi i casi, si punta in modo particolare a potenziare fondali, capacita' di banchina e trasporti terrestri ferroviari in modo mirato, congiunto e parallelo. Questo e' quello che c'e' da fare anche in Italia, unica strada percorribile per conquistarsi la fiducia degli investitori esteri: garantire gli impegni presi nei tempi e nelle modalita' concordate, seguendo un corretto gioco di squadra tra governo centrale e governi regionali e locali e consentendo percorsi privilegiati nell'approvazione degli interventi e nella disponibilita' delle risorse. In Italia al momento attuale sono presenti almeno tre soluzioni possibili: Gioia Tauro e Taranto a Sud, i porti dell'arco ligure a Nord-ovest ed i porti di Trieste, Venezia e Ravenna (NAPA) nel Nord Adriatico. Ognuno portatore di vantaggi, svantaggi, interessi particolari, ecc. Tra questi, e' necessario scegliere e non puo' essere il partner straniero a farlo, se non fortemente indirizzato e coadiuvato dal nostro governo centrale. La posta in gioco e' molto alta, perche' la centralita' del Mediterraneo rispetto alle rotte commerciali dell'Asia verso il resto del mondo non e' da considerarsi eterna ed immodificabile. Vale ricordare in questa sede come proprio in queste settimane siano stati resi pubblici i programmi di investimento del Transnet Port Terminal, il maggiore operatore portuale del Sud Africa: 4,3 miliardi di US\$ per potenziare la capacita' di movimentazione e trasporto ferroviario dei contenitori, in previsione di un forte aumento dei traffici tra Asia, Sub-Sahara Africa e Sud America attraverso il Capo di Buona Speranza.

\* Comitato Scientifico Osservatorio Asia