



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

12 LUGLIO 2013



12 luglio 2013

LA FIRMA IERI A ROMA PROTOCOLLO D'INTESA ASSOPORTI-UNIONCAMERE

Roma - Promuovere iniziative volte a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità ambientale nella gestione delle aree portuali, dei retroporti e delle strutture di accesso alla rete terrestre e ai centri logistici. Semplificare gli adempimenti amministrativi che riguardano le attività legate all'economia del mare grazie ad una più stretta collaborazione tra i diversi enti del settore (**Autorità portuali, Capitaneria di porto e Agenzia delle dogane**) così da realizzare soluzioni innovative capaci di diminuire i costi della burocrazia "blu" e velocizzare gli scambi commerciali. Questi in estrema sintesi gli obiettivi prioritari del protocollo d'intesa firmato oggi dal **presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanella**, e dal **presidente di Assoporti, Luigi Merlo**. (foto)



«L'economia del mare - ha detto il presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanella - è come un "cuore blu" che pulsa al fondo del sistema produttivo del Paese. Una risorsa strategica straordinaria che in questi anni di crisi ha continuato a battere anche a ritmi più veloci rispetto al resto dell'economia. Abbiamo il dovere di assecondare questo battito per sostenere i territori e aiutare l'Italia a ritrovare il percorso della crescita. **Una delle vie prioritarie è certamente quella della semplificazione delle attività d'impresa che ruotano intorno al mare.** Un obiettivo che potremo raggiungere solo facendo sistema tra tutte le istituzioni coinvolte ed è per questo che l'intesa con Assoporti riveste un valore strategico di primo piano in questa direzione».

«Questo accordo - ha affermato Luigi Merlo, presidente di Assoporti - è importante in quanto sancisce una cooperazione tra il settore portuale rappresentato dall'Associazione dagli enti di gestione degli scali portuali maggiori in Italia e dal settore delle imprese rappresentato da Unioncamere. **Sono certo che riusciremo insieme a dare la giusta spinta in avanti per l'Economia del Mare, tanta cara ad entrambe le associazioni e tanto preziosa per il nostro Paese»**

Attraverso il protocollo, Unioncamere e Assoporti intendono anche avviare processi di collaborazione e scambio di buone pratiche replicabili nei territori, per promuovere e diffondere azioni e progetti tesi al miglioramento delle strutture operative, oltre che la condivisione del rispettivo patrimonio informativo per attività di analisi e di monitoraggio, anche con riferimento ad specifiche esigenze professionali inerenti il settore marittimo e portuale.

Alla base dell'intesa, la riconosciuta importanza delle filiere del mare, recentemente sottolineata in occasione degli Stati Generali dell'Economia del Mare organizzati da Unioncamere. Nel 2011, il contributo al valore aggiunto prodotto nel nostro paese dalle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava a 41,2 miliardi di euro, con un'incidenza del 2,9% sul totale della ricchezza prodotta nel Paese.

In termini settoriali, il contributo più significativo è quello legato alle attività turistiche e di somministrazione, con una quota di valore aggiunto pari al 31% di tutto il comparto del mare.

Protocollo d'intesa Unioncamere - Assoporti per il rilancio dell'economia del mare

È stato sottoscritto oggi da Ferruccio Dardanello e Luigi Merlo

~~11/07/2013~~ Oggi il presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanello, e il presidente di Assoporti, Luigi Merlo, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa che ha tra gli obiettivi primari la promozione di iniziative volte a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità ambientale nella gestione delle aree portuali, dei retroporti e delle strutture di accesso alla rete terrestre e ai centri logistici, la semplificazione degli adempimenti amministrativi che riguardano le attività legate all'economia del mare grazie ad una più stretta collaborazione tra i diversi enti del settore (Autorità Portuali, Capitaneria di Porto e Agenzia delle Dogane) così da realizzare soluzioni innovative capaci di diminuire i costi della burocrazia "blu" e velocizzare gli scambi commerciali.

Attraverso il protocollo, Unioncamere e Assoporti intendono anche avviare processi di collaborazione e scambio di buone pratiche replicabili nei territori, per promuovere e diffondere azioni e progetti tesi al miglioramento delle strutture operative, oltre che la condivisione del rispettivo patrimonio informativo per attività di analisi e di monitoraggio, anche con riferimento ad specifiche esigenze professionali inerenti il settore marittimo e portuale.

«L'economia del mare - ha rilevato il presidente di Unioncamere - è come un "cuore blu" che pulsa al fondo del sistema produttivo del Paese. Una risorsa strategica straordinaria che in questi anni di crisi ha continuato a battere anche a ritmi più veloci rispetto al resto dell'economia. Abbiamo il dovere - ha sottolineato Ferruccio Dardanello - di assecondare questo battito per sostenere i territori e aiutare l'Italia a ritrovare il percorso della crescita. Una delle vie prioritarie è certamente quella della semplificazione delle attività d'impresa che ruotano intorno al mare. Un obiettivo che potremo raggiungere solo facendo sistema tra tutte le istituzioni coinvolte ed è per questo che l'intesa con Assoporti riveste un valore strategico di primo piano in questa direzione».

«Questo accordo - ha confermato Luigi Merlo - è importante in quanto sancisce una cooperazione tra il settore portuale rappresentato dall'associazione degli enti di gestione degli scali portuali maggiori in Italia e dal settore delle imprese rappresentato da Unioncamere. Sono certo - ha precisato il presidente di Assoporti - che riusciremo insieme a dare la giusta spinta in avanti per l'economia del mare, tanta cara ad entrambe le associazioni e tanto preziosa per il nostro Paese».

Unioncamere e Assoporti hanno spiegato che alla base dell'intesa c'è la riconosciuta importanza delle filiere del mare, recentemente sottolineata in occasione degli Stati Generali dell'Economia del Mare organizzati da Unioncamere. Nel 2011 - hanno ricordato - il contributo al valore aggiunto prodotto in Italia dalle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava a 41,2 miliardi di euro, con un'incidenza del 2,9% sul totale della ricchezza prodotta nel Paese. In termini settoriali, il contributo più significativo è quello legato alle attività turistiche e di somministrazione, con una quota di valore aggiunto pari al 31% di tutto il comparto del mare. A notevole distanza seguono sullo stesso livello le attività di ricerca

(18,0%), la cosiddetta filiera della cantieristica (che raggruppa sia la produzione e riparazione di imbarcazioni che quella distributiva) che sfiora il 16% e il trasporto marittimo di merci e passeggeri che si ferma al 15,5%. Si tratta, quindi - hanno evidenziato Unioncamere e Assoporti - di un settore di fondamentale importanza per molti dei nostri territori ma, soprattutto quello legato al trasporto merci, è rilevante per la competitività del sistema Paese nel complesso, anche alla luce dei nuovi orientamenti emersi in sede dell'Unione, sia con la

Blue Growth che attraverso le diverse iniziative nell'ambito della strategia marittima, tra cui le reti TEN-T e le autostrade del mare. 



Tanger Med continua a registrare record +36%

TANGERI - Continua a macinare record su record il porto marocchino Tanger Med che, nel primo semestre del 2013, ha visto aumentare il traffico di container del 36% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Lo rivela un comunicato dell'Autorità portuale di Tanger Med, diffuso ieri.

Tanger Med, peraltro, si trova in prima fila nell'operazione Marhaba 2013, per accogliere, durante la stagione estiva, i milioni di

emigrati marocchini all'estero che tornano in patria con le famiglie per le vacanze e che vede mobilitata l'intera macchina organizzativa dello Stato.

Nel primo semestre del 2013 il traffico dei container nel porto di Tanger Med è cresciuto del 36%

Lo scalo marocchino ha movimentato 1,2 milioni di teu

 Nel primo semestre del 2013 il porto marocchino di Tanger Med ha movimentato un traffico dei container pari a 1,2 milioni di contenitori da 20' (teu), con una progressione del 36% rispetto alla prima metà del 2012. Lo ha reso noto la Tanger Med Port Authority (TMPA) sottolineando come tali cifre rispecchino la buona produttività del porto e la fiducia accordata dagli armatori allo scalo.

Nella prima metà di quest'anno il traffico di idrocarburi movimentato dal porto marocchino è ammontato ad oltre due milioni di tonnellate. 

L'UE conferma il finanziamento di 1,55 milioni di euro ai porti di Trieste, Venezia e Capodistria

Le risorse sono destinate ai progetti Napadrag (escavi) e NapaProg (progetti di sviluppo)

 L'Unione Europea ha confermato il finanziamento di 1,55 milioni di euro ai porti di Trieste, Venezia e Capodistria, che fanno parte del NAPA (North Adriatic Ports Association), per i progetti Napadrag (escavi) e NapaProg (progetti di sviluppo) presentati dai tre scali nell'ambito dei bandi TEN-T 2012.

Grazie al progetto NapaDrag, presentato congiuntamente da Venezia e Capodistria, i due porti si potranno dividere, in base a specifici progetti, oltre 1,2 milioni di euro (pari al 10% del costo delle opere) per finanziare interventi di escavo per migliorare l'accessibilità nautica.

Fondi anche per gli scali di Trieste e Capodistria che assieme hanno partecipato al progetto NapaProg e ottenuto un finanziamento pari al 50% del costo delle progettazioni nuovi sviluppi infrastrutturali.

«Si tratta - ha sottolineato il presidente in carica del NAPA, Paolo Costa - di un importante riconoscimento per l'associazione e per gli sforzi congiunti che siamo sostenendo per continuare a crescere. L'Unione Europea da sempre ha creduto nel potenziale del NAPA e dei suoi porti sostenendo - anche economicamente - i progetti di sviluppo e le nuove infrastrutture in corso d'opera nella convinzione che l'Alto Adriatico ricopra un ruolo strategico per i mercati italiani ed europei». 

Crociere 2014, fuga dal Mediterraneo

Genova - I porti per ora continuano a registrare record. I dati di maggio per Genova riferiscono di un aumento dei passeggeri del 115%, e un soprattutto un progressivo del 41,6%. Ma i numeri positivi non bastano a cancellare le inquietudini dell'industria crocieristica sul Mar Mediterraneo, derivati da due elementi che hanno caratterizzato gli ultimi tre anni e che recentemente si sono acuiti: la crisi economica del Vecchio Continente e l'instabilità politica di Medio Oriente e Nord Africa.

Se sul secondo elemento tuttavia le opinioni sono difformi, il giudizio sull'Europa è condiviso da tutti gli operatori, che hanno previsto per il prossimo anno di spostare una certa parte di flotta sui Caraibi a scapito proprio del Mediterraneo. **Carnival Cruise Line (Ccl)**, la compagnia di bandiera del gruppo americano Carnival, primo operatore mondiale nel settore delle crociere, il prossimo anno toglierà le sue due navi impiegate nel Mediterraneo, **"Legend"** e **"Sunshine"**, per concentrare la sua presenza nei Caraibi, come già avvenne nel 2009 e nel 2010. Nel suo piccolo, di questa scelta ne fa le spese anche Genova, che vede sfumare per il terzo anno consecutivo la possibilità di accogliere le navi Carnival a Ponte dei Mille. Sotto la Lanterna arriveranno solamente, per una toccata, la **"Grand Holiday"** di **Iberocruceros** a gennaio e la **"Costa NeoRomantica"** a settembre.

A livello di gruppo, va notato che uno degli elementi che hanno spinto lo storico ad Micky Anson a lasciare la guida operativa di Carnival, è stato

proprio lo scontento degli azionisti sulle strategie nei Caraibi, dove si è registrato il sorpasso di Royal Caribbean. Costa Crociere, il campione di Carnival nel Mediterraneo, ha confermato con forza il suo impegno nell'area (con un'intervista dell'amministratore delegato Michael Thamm al *Secolo XIX*) sottolineando implicitamente che la concorrenza in questo momento sta facendo diversamente.

Il caso più evidente è proprio quello di **Royal Caribbean**, la compagnia numero due al mondo, che il prossimo anno rimarrà nel Mediterraneo con due navi, tagliando Genova come scalo home-port. Tuttavia, tra la fine del 2014 e l'inizio del 2015 entreranno in servizio due nuove unità classe **Quantum**, e questo - se nel frattempo i consumi europei si saranno ripresi - potrebbe ri-equilibrare l'offerta. Anche Msc, che pure il Mediterraneo ce l'ha nella sua ragione sociale, guarda con più fiducia al mercato dei Caraibi, mandando nel 2014 la **"Divina"** (che toccava Genova) nel Golfo del Messico.

Il rinnovato interesse per i Caraibi, mercato maturo e area storica dove è nata la moderna industria delle crociere, deriva dal fatto che si tratta di un'area politicamente tranquilla e la clientela, per la maggior parte statunitense, proviene da un Paese che sta superando gli scogli della crisi, al contrario dell'Europa, principale mercato di riferimento del Mediterraneo, dove la soluzione dei problemi è ancora lontana e nessuno sa con precisione fino a che punto gli abitanti del Vecchio Continente vorranno restringere i consumi, che si riverberano anche nella riduzione degli "extra" (gite, cene, centri benessere ecc...) pagati a bordo delle navi. A fianco di questo elemento, c'è l'evidente instabilità politica, anche se su questo fronte le opinioni sono diverse: è vero che il crocierista chiede tranquillità, e per questo molte compagnie già con la Primavera araba hanno preferito cancellare una serie di destinazioni in Paesi a rischio. Ma l'altro lato della medaglia, confida una fonte industriale, è che l'instabilità di alcuni Stati (adesso, gli occhi sono puntati all'Egitto, patria dei villaggi turistici per eccellenza) dovrebbe far passare l'interesse delle persone da zone come Sharm el Sheikh, Marsa Alam - alla crociera.

Come si riverbera in Liguria questa situazione? Attraverso una polarizzazione delle compagnie nei tre porti della Regione. A Savona Costa Crociere continuerà a utilizzare il suo terminal; Genova, il porto di Msc - mancando Rci - pagherà perdendo più del 10% dei passeggeri, considerato che anche le navi **Pullmantur** (sempre gruppo Royal) saranno posizionate sulla Spezia. Dalle Stazioni Marittime non rivelano se sono in corso trattative, e con chi, per riempire il vuoto lasciato dagli americani. Infine La Spezia beneficerà dell'ingresso di Royal nella gestione del terminal crociere e nei traffici, ma fonti industriali vicine alla compagnia sottolineano che al momento non esiste l'interesse a fare dello scalo un home port.

ALBERTO QUARATI



L'INTERVENTO DEI PRIVATI RICHIEDE UNA MODIFICA LEGISLATIVA, CHE ALLUNGHEREBBE I GIÀ BIBLICI TEMPI DI COSTRUZIONE

Durban, il porto dei record che non arriva mai

La città progetta una maxi-banchina da 9,5 milioni di teu, ma non ci sono soldi

Secondo i progetti allo studio, una volta completato il porto di Durban dovrebbe diventare il più grande scalo dell'emisfero boreale, con tre volte la capacità di movimentazione dell'infrastruttura attualmente esistente.

Vista una sempre maggiore crescita della domanda di beni di consumo nell'Africa meridionale, le tempistiche sono essenziali - ma il progetto in realtà rischia numerosi ritardi, e i problemi legislativi sono solo una delle tante questioni aperte.

Ogni anno, più di 4.000 navi commerciali si fermano a Durban, il porto più attivo del Sud Africa, e secondo le statistiche ufficiali i container crescono con un ritmo dell'8 per cento l'anno. L'attuale movimentazione annuale del porto di Durban è di 2,6 milioni di teu, che dovrebbe crescere a volumi compresi tra i nove e i 12 milioni di teu entro il 2040. Ma il porto fatica a fronteggiare questa crescita.

«Non importa che cosa oggi si riesca a fare - spiega Marc Descoins, il direttore del progetto di ampliamento dello scalo di Durban - allo stato attuale, la capacità massima di questo porto è di 4,8 milioni di teu». Il progetto prevede che il nuovo scalo di Durban sarà co-

Lo scorso anno, parlando a proposito del progetto, il ministro sudafricano per le Public Enterprises, Malusi Gigaba, ha spiegato che lo sviluppo del piano ha bisogno di «vere e oneste collaborazioni tra il settore pubblico e quello privato, in modo da rendere sostenibile il tutto per i rispettivi bilanci, e garantire uno sviluppo sano per il nostro Paese». Secondo Descoins, Transnet starebbe cercando di capire se il progetto per Durban si possa fare con un intervento economico interamente a carico dei privati.

I terminal portuali potrebbero ad esempio essere dati in leasing a società private sulla base del National Ports Act, che definisce in questo senso l'attività delle Port Authority così: «Avere la proprietà, la gestione, il controllo e l'amministrazione dei porti in modo da assicurare il loro funzionamento in maniera efficiente ed economica». Insomma è richiesto al settore pubblico la proprietà, la gestione e il controllo dell'infrastruttura portuale e dello stesso territorio su cui essa sorge. «C'è molto interesse all'idea del leasing - commenta Descoins - ma per ora nessu-

totale viaggiano su un periodo che va dai 20 ai 40 anni. Tuttavia, cambiare il quadro legislativo per rendere più facile l'intervento dei privati al finanziamento dell'infrastruttura, potrebbe comportare ulteriori ritardi.

struito a 11 chilometri dal vecchio porto.

Il nuovo scalo avrà una capacità di 9,5 milioni di teu - quantità calcolata tenendo conto delle navi in entrata e in uscita dal porto - e per quanto riguarda il layout, ci sono almeno tre idee allo studio. Il costo della nuova struttura dovrebbe aggirarsi intorno ai 7,4 mi-

liardi di dollari, anche se si pensa che i costi potrebbero lievitare a 10 miliardi.

Il finanziamento presenta diverse sfide, e il coinvolgimento dei privati richiede addirittura una modifica dell'attuale sistema normativo del Sudafrica. Transnet, il maggior gruppo logistico del Sud Africa, ha un piano di espansione da 30

no si è fatto avanti». Gli studi sul metodo di finanziamento dovrebbero concludersi entro ottobre, dice ancora Descoins. Poi, una volta che il modello ideale sarà comunicato ai mercati, si potranno realmente misurare gli appetiti e gli interessi dei privati sul progetto-Durban.

Ma intanto le lancette del tempo scorrono, e la situazione si fa sempre più critica per il porto sudafricano: anche perché, spiega Descoins, la concorrenza si sta facendo sempre più agguerrita.

«Se non partiamo subito con a realizzare uno scalo con banchine e fondali adeguati - aggiunge il manager - il Sud Africa perderà il suo ruolo storico di porta per la parte meridionale del Continente Nero».

Secondo la tabella di marcia, il progetto finale dovrebbe essere pronto entro la metà del 2014, e entro il 2016, dovrebbe essere iniziata la prima fase di costruzione, che dovrebbe essere completata per il 2020. I tempi di costruzione in

miliardi di dollari, ma in tutto questo non è compreso il porto di Durban.

AREA MED QUALE FUTURO PER L'ITALIA NEL "SUO" MARE

L'evoluzione dei traffici non è di buon auspicio per il nostro Paese che, ancora privo di una reale strategia portuale, rischia di rimanere tagliato fuori

Forse è meglio guardare avanti. Il settore marittimo mondiale è alle prese con una crisi senza precedenti, ma se fino a poco tempo fa ogni pubblicazione corrispondeva al fare i conti con un presente davvero nero, ora pare che sia tornata la voglia di pensare al futuro. I seppur deboli cenni di ripresa invitano a sfoggiare un cauto ottimismo ed ecco che riaffiorano i progetti per crescere (o per farlo più velocemente). Qualche settimana fa ci siamo occupati di capire come il mondo stia già cambiando e quindi di comprendere quale ruolo dovesse ritagliarsi la nostra Europa all'interno dei traffici marittimi mondiali. Volendo però spostare la lente d'ingrandimento su una zona di mare che maggiormente interessa l'economia italiana, non si può non prendere in considerazione ciò che il Mār Mediterraneo si deve aspettare dagli scenari futuri. Lo spunto per ragionarvi lo ha dato l'ultimo studio di Unicredit sulla situazione infrastrutturale italiana. Al suo interno un capitolo è dedicato esclusivamente agli scenari prossimi a cui andrà incontro il Mediterraneo. Come detto in passato, l'Asia non è più una forza in crescita, bensì una reale potenza. A dimostrarcelo sono anche i traffici marittimi che la pongono proprio al centro delle rotte più trafficate. Come è facilmente traducibile dall'immagine qui affianco, la rotta Transpacificca e quella che unisce il Far-East con l'Europa, pesano per circa un quarto del commercio mondiale marittimo, valgono una somma commerciale di oltre 40 milioni di teu e segnano, rispetto al 2009, un incremento dei volumi trasportati ad un tasso del 5-5,5%. Di questa crescita però non sono riusciti a goderne a pieno i porti del Mediterraneo, cresciuti in media ogni

anno del 4,6%, contro l'8% fatto registrare tra il 2009 e il 2012 dai porti del Nord Europa. Significa che l'Area Med cresce a velocità pressoché dimezzata rispetto al Northern Range. Non a caso nel 2012 nel Mediterraneo sono sbarcati complessivamente 32 milioni di teu, proprio la metà dei 63 milioni giunti negli scali dell'arco Nord, che ricevono più o meno la totalità dei container in arrivo dagli Stati Uniti d'America e dal Canada, ma anche una grossa fetta di quelli provenienti dal Far East e che dovrebbero invece sbarcare in quello che qualcuno ha soprannominato il Southern Range. Purtroppo queste notizie cattive diventano pessime dal punto di vista italiano. Infatti, ormai da un decennio, la nostra portualità sta gradualmente perdendo concorrenzialità nei confronti dei maggiori competitors del bacino mediterraneo. Non è certo più una novità la

Forse è meglio guardare avanti. Il settore marittimo mondiale è alle prese con una crisi senza precedenti, ma se fino a poco tempo fa ogni pubblicazione corrispondeva al fare i conti con un presente davvero nero, ora pare che sia tornata la voglia di pensare al futuro. I seppur deboli cenni di ripresa invitano a sfoggiare un cauto ottimismo ed ecco che riaffiorano i progetti per crescere (o per farlo più velocemente). Qualche settimana fa ci siamo occupati di capire come il mondo stia già cambiando e quindi di comprendere quale ruolo dovesse ritagliarsi la nostra Europa all'interno dei traffici marittimi mondiali. Volendo però spostare la lente d'ingrandimento su una zona di mare che maggiormente interessa l'economia italiana, non si può non prendere in considerazione ciò che il

Mār Mediterraneo si deve aspettare dagli scenari futuri. Lo spunto per ragionarvi lo ha dato l'ultimo studio di Unicredit sulla situazione infrastrutturale italiana. Al suo interno un capitolo è dedicato esclusivamente agli scenari prossimi a cui andrà incontro il Mediterraneo. Come detto in passato, l'Asia non è più una forza in crescita, bensì una reale potenza. A dimostrarcelo sono anche i traffici marittimi che la pongono proprio al centro delle rotte più trafficate. Come è facilmente traducibile dall'immagine qui affianco, la rotta Transpacificca e quella che unisce il Far-East con l'Europa, pesano per circa un quarto del commercio mondiale marittimo, valgono una somma commerciale di oltre 40 milioni di teu e segnano, rispetto al 2009, un incremento dei volumi trasportati ad un tasso del 5-5,5%. Di questa crescita però non sono riusciti a goderne a pieno i porti del Mediterraneo, cresciuti in media ogni

diterraneo. Non è certo più una novità la

crescita smisurata dei porti spagnoli come Barcellona e Algeciras, di quelli nordafricani con Tanger Med e Port Said su tutti e l'affermazione di nuove realtà come Ambarli in Turchia e il Pireo in Grecia. Ma allora cosa deve fare l'Italia per lomeno per rilanciare la propria posizione all'interno dell'Area Med? Il rapporto Unicredit propone una soluzione innovativa: attuare una politica portuale nazionale. No, non avete letto male, è semplicemente la milionesima volta che sentite ripetere lo stesso ritornello che ogni operatore apparso su un mezzo stampa ha ripetuto negli ultimi 20 anni. Questo Paese è ancora vittima del campanilismo che contraddistingue ogni Autorità portuale e lo studio "Looking for changes" lo evidenzia quando dice che "la mancanza di una programmazione unitaria degli interventi ha portato alla frammentazione localistica degli investimenti e al proliferare di iniziative spesso poco rilevanti - se non inutili - per il sistema nel suo complesso. Soprattutto nell'ultimo periodo - continua il rapporto -, la rincorsa del gigantismo navale ha portato molte Autorità portuali a pianificare/attuare progetti di incremento della capacità (nuovi terminal, banchine più lunghe, fondali più profondi) che non presentano livelli di redditività accettabili, stante l'attuale tasso di utilizzazione delle strutture". Insomma, per dirla alla Shakespeare, tanto rumore per nulla, inutili colate di cemento funzionali non al sistema-paese tanto invocato, ma piuttosto alla ormai incomprensibile concorrenza interna che è stata il vero danno per la portualità italiana e che ha invece permesso a quelle straniere di sopravvivere. Inoltre, spiega Unicredit, l'Italia ha commesso l'errore di badare troppo al "lato mare", trascurando fortemente il "lato terra", con infrastrutture funzionali all'interconnessione con la rete di trasporto terrestre, che altri non è che l'arma in più di cui dispongono i maggiori competitors stranieri e che renderebbe davvero produttivi gli investimenti sulle banchine, ma "senza un mercato alle spalle che alimenta flussi di merci adeguati a riempire le grandi navi, ogni investimento fronte porto risulta inefficace". Pare che si sia giunti quindi alla resa dei conti, quella che forse (purtroppo per disperazione) molti operatori attendevano. Quello italiano è già il quarto sistema portuale europeo, scalzato ormai dal Med occidentale e il Sud Med. Rotterdam e Amburgo, da soli, movimentano più container dell'Italia intera e il porto di Anversa è sempre più vicino. Cosa manca per comprendere che quello che serve è una semplice e brusca razionalizzazione degli scali? ■