

A vederli così non sembrano tanto male. Per l'Istat, nel 2005, il nostro paese si è collocato secondo per numero di passeggeri alle spalle della Grecia e quinto (10,8% del totale) nel movimento container dietro Germania (18,4%), Spagna (15,7%), Paesi Bassi (14,3%) e Gran Bretagna (11,8%). Peccato però che il futuro del sistema portuale stia proprio nelle merci, ma in questo gioco competitivo l'Italia sta progressivamente perdendo la sua partita. Già perché nell'era della mondializzazione dell'economia la nostra fortunata posizione geografica che ci spalma lungo tutto il Mediterraneo non basta più. Il porto di transhipment di Algeciras, città spagnola di fronte al Marocco, infatti, che riguarda prevalentemente merce containerizzata, è cresciuto dell'8,3% tra il 2004 e il 2005, superando Gioia Tauro nella classifica dei porti hub del Mediterraneo. Prendono il volo anche Valencia e Barcellona, che nel giro di tre anni hanno sorpassato addirittura Genova. A crescere forsennatamente è il cosiddetto Northern Range con i porti di Amburgo, Anversa, Brema, Rotterdam, che movimentano 29,7 milioni di teu (unità di misura per un container di 20 piedi, circa 6 metri) contro gli 8 milioni del Southern Range, l'area mediterranea. «Con il Nord Europa non può esserci competitività, i porti sono immensi. Non c'è niente da fare. A preoccupare invece è il Nord Africa che ruota nella stessa area - spiega la Filt - le minacce potrebbero farsi sentire nei prossimi due anni».

Così se nella scena globale entrano nuovi attori come la Cina e l'India, nel "Mar Nostrum" i porti principali utilizzati dalle prime quattro compagnie sulle rotte fra Europa e Asia sono solo tredici di cui cinque in Italia: Genova, La Spezia, Napoli, Gioia Tauro e Taranto. E negli ultimi anni è il Nord Africa a spiccare il volo con il porto egiziano di Port Said, che considerato punto strategico dalla compagnia Maersk, è passato da 659mila teu nel 2003 a 1,5 milioni nel 2005. Inoltre mentre la quota di mercato spagnola sale dal 46% del 2000 al 56% del 2005, l'Italia indietreggia di ben nove punti percentuali: dal 42% al 33%. Ritardi infrastrutturali e problemi organizzativi ancorano i por-

Scali troppo piccoli, infrastrutture deboli, collegamenti scarsi. Il traffico dei container ci sta abbandonando

Tanti passeggeri, ma poche merci Resta all'ancora l'Italia dei porti

di Marika Dell'Acqua / Milano



Il porto industriale di Piombino Foto di Dario Orlandi

LA GARA DEI PORTI

CLASSIFICA PER MIGLIAIA PASSEGGERI NEL 2005

Città	Nazione	Unità
DOVER	REGNO UNITO	13.501
CALAIS	FRANCIA	11.695
PALOUKIA	GRECIA	11.663
PERAMA	GRECIA	11.663
HELSINGOR	SVEZIA	11.102
PIREO	GRECIA	11.076
HELSINGOR	DANIMARCA	11.023
MESSINA	ITALIA	9.802
REGGIO C.	ITALIA	9.645
HELSINKI	FINLANDIA	8.854

Fonte: ISTAT

CLASSIFICA PER CONTAINER MOVIMENTATI NEL 2005

Città	Nazione	Unità
ROTTERDAM	PAESI BASSI	9.287
AMBURGO	GERMANIA	8.088
ANTWEP	BELGIO	6.488
BRERA	GERMANIA	3.736
ALGECIRAS	SPAGNA	3.180
GIOIA T.	ITALIA	3.161
FELIXSTOWE	REGNO UNITO	2.800
VALENCIA	SPAGNA	2.410
LE HAVRE	FRANCIA	2.111
BARCELONA	SPAGNA	2.071

(Unità di misura il TEU che corrisponde a circa 6 metri) Fonti: ISTAT e Porti Italiani (EGEA)

L'INTERVISTA **OLIVIERO BACCELLI** Docente di Economia dei Trasporti all'Università Bocconi

«Cambiare in fretta, o il Mediterraneo ci lascerà fuori»

«I porti sono il termometro della globalizzazione». Li definisce così Oliviero Baccelli, vicedirettore del Certet, il Centro di Economia Regionale Trasporti e del Turismo dell'Università Bocconi, esperto di trasporto marittimo. **Quanto ci penalizza avere porti storici incastrati nelle città e in molti casi senza interconnessioni ferroviarie efficienti?**

«Tanto. Poter trasportare carichi senza motrice e senza autista riduce i costi. Le tariffe infatti sono calcolate sulla lunghezza del mezzo, evitare la motrice permette un risparmio del 25%. Il trasporto marittimo decongestiona il traffico, riduce l'impatto ambientale e il rischio di incidenti. E le merci viaggiano tutto

l'anno, senza problemi di stagionalità». **Il trasporto marittimo è in aumento?**

«Il trend non solo delle materie prime, ma anche dei semilavorati è in crescita costante, ma resta il problema della governance del sistema portuale».

Cosa sta succedendo?

«Le risorse, tanto pubbliche quanto private, per lo sviluppo dei porti hanno subito un rallentamento a causa delle ridotte capacità delle Autorità portuali, che non godono di una totale autonomia, sono un ente pubblico ibrido. Per il rilancio del sistema portuale nazionale è importante che questi enti siano dotati di un'autonomia decisionale propria e di risorse finanziarie. La loro mis-

sione è quella di cluster manager, capaci di avere una visione totale su infrastrutture e servizi».

Quali sono i nostri competitor nel Mediterraneo?

«Malta è una grande concorrente nel settore transhipment per Cagliari, Gioia Tauro e Taranto. Qui la merce viene scaricata dalla nave madre, una portaccontainer di grande portata e ricaricata su una feeder, cioè una più piccola. Ma dobbiamo fare i conti con il Nord Africa. Il porto di Cagliari è il primo a soffrire e ora la compagnia Evergreen minaccia di lasciare anche Taranto. La Spagna invece ha capito l'importanza che avrà il Mediterraneo, dal 2010 è infatti prevista una zona di libero scambio fra

l'Unione europea e gli Stati mediterranei non membri, e ha investito in infrastrutture e per l'estensione di aree logistiche».

Tradotto in cifre?

«La movimentazione dei porti italiani è cresciuta solo del 37%, contro il 62% dei porti spagnoli, il 58% del Nord Europa e il 129% dell'Asia».

E come va il settore delle crociere?

«Almeno lì ci salviamo. L'Italia ha la leadership, ma è un mercato maturo sul quale bisogna investire per evitare la saturazione dei porti. La Costa ad esempio se arriva con quattro navi insieme è costretta a sbarcare le persone in mezzo al mare su battelli più piccoli. Non hanno spazio dedicato».

ti maggiori, mentre quelli di minori dimensioni riescono a svilupparsi con più decisione dando luogo al fenomeno tipico della frammentazione.

Secondo Confitarma, l'associazione degli armatori, «i porti italiani hanno risentito sia dei ritardi per il potenziamento delle infrastrutture, sia della scarsa efficienza delle reti di collegamento ferroviarie e autostradali. Serve una programmazione degli investimenti, che eviterebbe il deprecato finanziamento a pioggia. In un paese come il nostro, con tante realtà portuali, le risorse si concentrano solo nei porti più importanti».

È come se non bastasse ci si mette pure il problema del dragaggio dei fondali. «Il gigantismo navale comporta un maggiore pescaggio della nave. Le portaccontainer di ultima generazione trasportano fino a 15mila teu e hanno un pescaggio di circa 16 metri. L'aumento del numero di navi di grande portata rischia di lasciare fuori quegli scali che non sono dotati di fondali sufficienti per l'ingresso di queste navi».

Va da sé che l'emarginazione dallo shipping mondiale comporterebbe una grande perdita di ricchezza per il paese. Nel 2007, secondo un'analisi Censis/Assoport, il settore portuale italiano ha generato 6,8 miliardi di euro e un'occupazione di 40mila addetti con un indotto di 71mila posti di lavoro. Dati che si collocano ben al di sopra dell'industria alimentare, automobilistica, delle costruzioni e del tessile. Ma non solo. Il porto rappresenta anche un formidabile volano di sviluppo del territorio. Senza trascurare il gettito fiscale prodotto dai traffici marittimi. Il sistema portuale, infatti, garantisce introiti derivanti dalle tasse e dalle operazioni di scalo, tanto che nel 2006 sono finiti nelle casse dello Stato circa 150 milioni di euro.

Ma ancora una volta l'Italia sta a guardare e anziché mettere in campo strategie idonee in tempi rapidi per contrastare l'erosione dei nostri traffici, si è impantanata limitando anche la capacità delle Autorità Portuali.

Senza una vigorosa accelerazione negli investimenti, collocati in una cornice che assicuri la mobilità di merci e persone, chi potrà evitare l'affondamento dei porti italiani?

Nel 2007 il settore occupava (con l'indotto) 71mila lavoratori per un contributo al Pil di quasi 7 miliardi

Rincari, anche il supermercato sente la crisi

In calo il fatturato nella grande distribuzione. L'inflazione si abbatte sulla dieta mediterranea

/ Milano

SPESA Pensare che un tempo veniva considerata povera. La dieta mediterranea rischia di diventare per pochi eletti, vittima di un'inflazione che di rincaro in

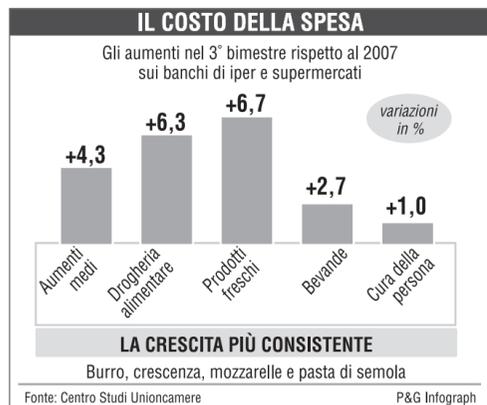
in rincaro ha infiammato anche i prezzi di pasta, olio, mozzarella e pelati. Prodotti che tra maggio e giugno hanno segnato ritocchi al rialzo dei prezzi in media del 4,3 per cento. Un trend che si è ripercosso sulle scelte di acquisto dei consumatori, che battono la ritirata anche da iper e supermercati della grande distribuzione, là dove si trovano le migliori offerte al ribasso, promozioni e i mitici 3 per 2. La Gdo soffre, e lo si vede dai fatturati in contrazione.

A tirarne le somme è l'indagine realizzata da Vendite Flash, bollettino del Centro studi di Unioncamere, che ogni due mesi monitora il giro d'affari della grande distribuzione organizzata. Dall'indagine emerge la stagnazione delle vendite, cresciute rispetto

allo stesso periodo dell'anno scorso dello 0,4 per cento, con i fatturati che dal più 5,6 per cento del primo bimestre 2008 passano al più 4,7 di maggio-giugno.

Per chi ha redatto lo studio, la stangata è da attribuire al «sensibile innalzamento dei prezzi alla produzione», che secondo gli ultimi dati Istat è stata superiore al dieci per cento, e ai costi di trasporto. Dell'equilibrato mix che faceva della mediterranea una invidiabile dieta per salubrità e gusto, i prodotti maggiormente interessati dal rialzo dei prezzi sono la pasta, la mozzarella, l'olio di semi i pelati per la salsa di pomodoro e anche il burro. Aumenti che corrono sul binario delle due cifre. Lo si vede addentrandosi tra i reparti dei supermercati, cercando tra gli scaffali

Olio, pelati, burro, pasta e mozzarella, tra maggio e giugno prezzi al rialzo del 4,3 per cento



che ospitano i prodotti di largo consumo. Tra bevande e prodotti per la casa o per la cura della persona, quelli che subiscono di più il peso dell'inflazione sono proprio gli alimentari. Per questo comparto - sostiene Unioncamere - i prezzi alla produzione si sono gonfiati per via dei costi delle materie prime, e sono saliti di oltre cinque punti percentuale anno su anno. Per esempio: spin-

ti dagli apprezzamenti legati alle diverse tipologie di pasta di semola, i prezzi della cosiddetta "drogheria alimentare" sono cresciuti del 6,3 per cento. Mentre la spesa per i prodotti freschi è più esosa per almeno il 6,7 per cento, con picchi da vertigine per i prezzi di burro, crescenza e mozzarella. E negli altri reparti non va meglio. Le bevande sono aumentate del 2,7 per cento su

base annua. Per il "freddo" il rincaro in questo bimestre ha raggiunto il 3,1 per cento. Mentre cura della casa e cura della persona hanno registrato rispettivamente un più 1 e 1,1 per cento dall'inizio dell'anno. La grande distribuzione incassa il colpo, ma registra - sembra un dato singolare - come gli affari vadano meglio nelle regioni del Sud che al Nord. La Campania, ad esempio, è la regione del meridione con il più alto tasso di crescita dei fatturati della Gdo nel terzo bimestre dell'anno. Seguita da Sicilia e Sardegna. Ma il supermercato soffre, il ristorante non gioisce di certo: il conto si fa sempre più salato. Con un aumento medio del 16,8%, e punte massime del 20% per pizzerie e locali etnici. Stavolta, a fare i conti, sono i consumatori dell'Adoc.

Il carrello della spesa tiene meglio al Sud, Campania in testa, poi vengono Sicilia e Sardegna

Per il Censis il curriculum più efficace della spintarella

Per i neolaureati italiani le migliori opportunità di lavoro in termini di stipendio e carriera si trovano all'estero e il curriculum conta più della raccomandazione. È quanto emerge da una ricerca del Censis che sarà presentata a settembre al World social summit organizzato da Fondazione Roma. Secondo lo studio solo il 30% di chi resta in Italia arriva a 1.300 euro al mese contro il 70% di chi sceglie altri Paesi. Per quanto riguarda le tipologie di impiego, a parità di precarietà, i laureati italiani all'estero sono collocati su livelli mediamente più alti dei loro colleghi (32,1% contro il 17,1% di quanti lavorano in Italia è già quadro o funzionario. Quanto ai canali di accesso, emerge che tra i giovani che a tre anni dalla laurea hanno un lavoro, quello più diffuso (dati 2005) è l'invio del curriculum con il 28% contro il 12,6% della segnalazione di parenti/amici mentre all'estero gli italiani mettono o rispondono con successo ad inserzioni sui giornali (22,4% contro 9% in Italia).

Legambiente: valutati male i costi del nucleare

Il nucleare conviene poco e la stima dei costi per le nuove centrali è quanto meno ottimistica. La denuncia arriva da una ricerca di Legambiente che, numeri alla mano, prova a dimostrare quanto la scelta di puntare sull'atomo non sia alla fine interessante per il sistema energetico italiano. Ancora oggi infatti, dice l'associazione ambientalista, si pagano i costi delle centrali chiuse dopo il referendum: 150 milioni di euro all'anno è la spesa per mantenere la Sogin, una società creata apposta per "rottamare" le centrali esistenti. E anche sui vantaggi dell'operazione Legambiente contesta Enel secondo cui un impianto da 1.700-1.800 MW costerebbe tra i 3 e 3,5 miliardi di euro. Secondo tutte le stime internazionali, invece, questi sono conti al ribasso: In Finlandia il cantiere per una centrale della stessa tipologia ha già superato i 5 miliardi e una valutazione di E.On, colosso tedesco dell'energia, indica una cifra non inferiore ai 6 miliardi di euro per un reattore da 1.600 MW.