

COME CAMBIA LA GEOGRAFIA MONDIALE DEI TRASPORTI

Merci, mare record con oltre 10 miliardi di tonnellate

Ma l'Italia non cresce: dal 2007 a oggi i volumi di traffico sono rimasti quasi gli stessi

IL CASO

dal nostro inviato
SIMONE GALLOTTI

TRIESTE. Il traffico marittimo mondiale segna un nuovo record, l'Italia rimane invece sostanzialmente stabile. Nel mondo infatti per la prima volta nella storia, sono state trasportate via mare oltre 10 miliardi di tonnellate di merce. L'Italia rimane invece ferma poco sopra la soglia dei 10 milioni di teu.

Secondo Srm, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, gli scali del nostro Paese hanno movimentato 480 milioni di tonnellate, ma l'Italia per la prima volta supera Francia e Germania nell'area del Mediterraneo e diventa - almeno sul fronte dei trasporti marittimi - il Paese leader. Siamo strategici per quest'area che include anche la Turchia e lo dimostrano i 40 miliardi di euro del valore dell'import-export via mare. Il dato si alza a 51,2 miliardi di tutto compreso, ben al di sopra di

Germania e Francia nel 2016: i due Paesi valgono rispettivamente 44,7 e 38,3 miliardi. Per noi la parte marittima vale l'80% del totale degli interscambi commerciali dell'area mediterranea. Non è l'unica leadership dell'Italia. Nel settore dei ro/ro, equindi delle Autostrade del mare, continuiamo a crescere e ci avviciniamo a 100 milioni di tonnellate di merce trasportata nel 2016. Nelle rotte brevi del Mediterraneo siamo ai vertici in Europa: controlliamo una quota pari al 36% del mercato e abbiamo la prima flotta ro/ro al mondo, con 5 milioni di tonnellate di stazza lorda.

Domina il gigantismo

Il Canale di Suez ha completato il proprio sviluppo e, nonostante i risultati di traffico negli ultimi mesi non siano di segno positivo, rimane la via marittima più importante nella rotta Asia-Europa, ha visto il passaggio di quasi 17 mila navi e 820 milioni di tonnellate di merce. Ma è la flotta mondiale che trasporta questa merce a cambiare e il trend proseguirà anche nel

2019. Secondo Srm la crescita della super portacontainer da tra i 18 e 21 mila teu di capacità sarà del 31,5%. Più moderato, ma ugualmente significativo, l'aumento di numero per le navi tra i 13 e 18 mila teu (+11%), mentre le 10 mila teu l'incremento sarà del 9,7%. Non cambia solo la dimensione delle navi, ma anche quella delle compagnie, sempre più orientate verso il consolidamento. L'Italia gioca un ruolo importante perché gli analisti di Intesa-San Paolo calcolano che le tre grandi alleanze (2M, Ocean Alliance e The Alliance) hanno 30 servizi stabili con 8 porti italiani.

I porti del Sud

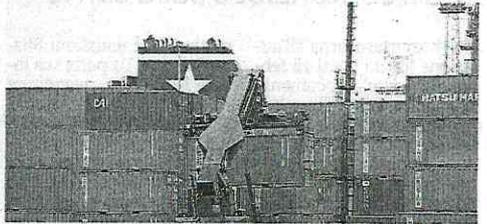
«Il Mezzogiorno continua ad avere un ruolo di rilievo con una quota del 46% del totale delle merci movimentate e del 50% del ro-ro», scrive Srm. Eppure il maggior numero delle imprese del settore marittimo è nel Nord: in testa alla classifica il Veneto, poi la Toscana e terza la Liguria. Solo dietro c'è Napoli. Anche in termini di traffico

I numeri

Porti italiani e quota % su traffico totale di container in Italia

Porto	Quota %	Variazione 2016-2007
Gioia Tauro + Messina	27%	-19%
Genova + Savona	22%	+12%
La Spezia + Carrara	12%	+7%
Napoli + Salerno	8%	+2%
Livorno + Piombino	7%	+4%
Cagliari	7%	+23%
Venezia	6%	+84%
Trieste	5%	+83%
Ravenna	2%	+12%
Ancona	2%	+113%
Bari + Brindisi (e altri)	1%	+402%
Civitavecchia + Gaeta	1%	+123%
Catania + Augusta	0%	+115%
Palermo + Termini Imerese	0%	-66%
Taranto	0%	-100%
TOTALE	100%	-1%

Dati elaborati dal gruppo Contship



Container al Terminal Messina di Genova

le differenze ci sono. I 10,51 milioni di teu (+2,9% rispetto al 2015), vanno analizzati con una prospettiva, come segnala nel suo rapporto il gruppo Contship: «Gli scali italiani rispetto al 2007 hanno perso 143 mila teu (-1,3%) che significa che l'Italia ha segnato una decrescita annuale aggregata dal 2007 al 2016 dello 0,1%. Il transhipment nel 2016 avanza (+3%), ma nel confronto con il 2007, l'anno pre crisi e quin-

di preso da riferimento, ha subito un declino del 26,5%. Meglio i porti gateway: i volumi salgono di oltre 19 punti rispetto al 2017 (da 5,9 milioni di teu a sette milioni di teu) nonostante la crisi del settore negli ultimi anni. Per questo la quota di mercato di Genova e Savona cresce di 12 punti in 9 anni e quella di Gioia Tauro (e Messina) scende del 19% a 27 punti. simone.gallotti@ilsecoloxix.it © BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA SCOMMESSA DEL NUMERO UNO DI FINCANTIERI: NUOVI ORDINI PER SEI MILIARDI ENTRO FINE ANNO

Bono: «Su Stx ora pesa la campagna elettorale»

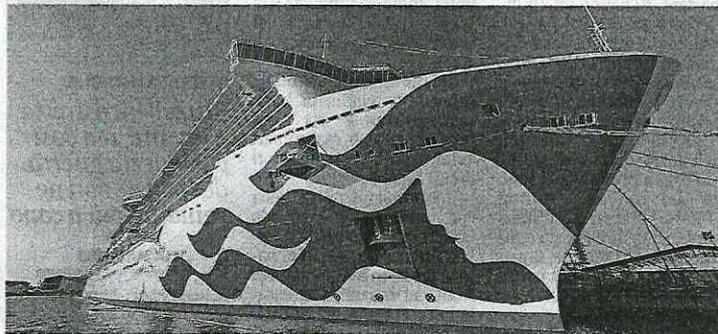
Consegnata la nave "cinese" Majestic Princess. Branson sarà a Genova per vedere la sua Virgin

MATTEO MARTINUZZI

MONFALCONE. Sheng Shi Gng Zh Hao ("Grande spirito") è scritto a poppa in ideogrammi, ed è il nome in cinese della "Majestic Princess", prima nave costruita in Occidente per il mercato crocieristico cinese. L'ha realizzata Fincantieri a Monfalcone e l'ha consegnata ieri alla società armatrice Princess Cruises, marchio del gruppo Carnival, primo operatore al mondo del settore crocieristico. A bordo della nave sono state create aree ad hoc per i gusti dei passeggeri cinesi con sale karaoke e ristoranti particolari. La nave è anche la più grande unità da crociera mai realizzata in Italia, con una stazza lorda di 145 mila tonnellate e capacità per 4.250.

Cerimonia dunque importante, mentre Genova attende - è indiscrezione di queste ore - lo sbarco in grande stile di sir Richard Branson a Sestri Ponente, che a novembre assisterà all'impostazione della sua prima nave sotto il marchio Virgin Cruises.

Ieri, a fianco del presidente di Carnival, Micky Arison, e al premier Paolo Gentiloni, c'era l'amministratore dele-



"Majestic Princess" la nave da crociera più grande mai costruita nei cantieri italiani

ANSA

L'assemblea

Premuda azzera perdite e imbarca Pillarstone

... GENOVA. L'assemblea straordinaria dei soci di Premuda ha deciso di procedere alla copertura delle perdite residue al 30 dicembre 2016 pari a 98,1 milioni di euro attraverso l'azzeramento del capitale sociale (per 7,7 milioni) e l'utilizzo di poste attive derivante da stralci di debiti della società effettuati nell'ambito di un accordo per la ristrutturazione del debito (per 90,4 milioni). Inoltre, l'assemblea ha varato un aumento di capitale da 7,5 milioni di euro riservato per l'ingresso nel capitale di Pillarstone Italy (un veicolo di Intesa Sp, Unicredit e Kkr per le aziende in crisi). L'aumento di capitale potrà essere sottoscritto anche mediante compensazione di crediti finanziari vantati nei confronti della società.

gato di Fincantieri, Giuseppe Bono. Contento per il carico di lavoro più alto di sempre (24 miliardi) dichiarato mercoledì con il bilancio 2016, ma sicuro di poterlo portare entro l'anno «fino a 30 miliardi»: tradotto, nuovi ordini in arrivo.

Inevitabile parlare di Stx France: l'ingresso degli italiani nella gestione del primo cantiere francese e concorrente diretto di Fincantieri è tema di campagna elettorale in vista delle elezioni presidenziali d'Olttralpe a maggio. «Le trattative sono ancora in corso, naturalmente abbia-

mo fiducia nella bontà del nostro progetto industriale - dice Bono - e faremo l'acquisizione se ci saranno tutte le condizioni che consentiranno di poter aggiungere valore a quello che già stiamo producendo con Fincantieri». Tuttavia è evidente che le elezioni non costituiscono un elemento di forza per les italiens: «Le trattative... sono trattative. Ognuno ha degli interessi, noi abbiamo quelli industriali. In Francia hanno anche loro interessi industriali e ovviamente c'è una campagna elettorale e sappiamo cosa comporta dal punto di vista della competizione. Poi - conclude - non c'è alcuna guerra».

Rimane però la soddisfazione di dire che «siamo predatori e non prede». L'interesse di Fincantieri all'acquisizione di Stx France è di partecipare al consolidamento dell'industria europea, che è un fatto importantissimo, ma noi vogliamo partecipare da protagonisti». Bono infine ricorda che «il governo italiano è sempre al nostro fianco. Mi sembra anche ovvio difendere il patrimonio. Ma ogni cosa va conquistata, nessuno ti regala niente».