

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## **“Scarsa connettività, modesta qualità del lavoro e riforma dei porti inattuata” i punti deboli dell’Italia per Contrasporto**

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 25th, 2020

Contrasporto – Confcommercio ha presentato oggi nel suo tradizionale Forum Internazionale dei Trasporti e della Logistica (quest’anno in videoconferenza) un libro che “racconta una storia di ordinaria burocrazia, di connessioni mancate e riforme al palo. Ma anche di passi compiuti e progetti futuri”.

Sul fronte marittimo, il sistema dei porti e della logistica si confronta con l’entrata di nuovi operatori globali “che intercettano e sfruttano anche i cambiamenti degli equilibri economico-politici su scala planetaria, con la Cina a dettare tempi e modalità della nuova produzione e i porti del Nord Europa (Rotterdam, Anversa e Amburgo) che hanno dimensioni da 4 a 6 volte superiori ai nostri” dice Contrasporto. Che poi aggiunge: “Da un’altra parte emerge l’inspiegabile rinuncia dell’Italia al transhipment, con pesanti ricadute su alcuni porti, a cominciare da Gioia Tauro”. In realtà dal 2019 il gruppo Msc, associato di spicco di Contrasporto e di Federlogistica, ha rilevato il 100% di Medcenter Container Terminal e il trasbordo di container nello scalo calabrese è tornato a prendere il largo.

L’analisi della confederazione aggiunge poi: “Nel 1995 le rotte transpacifiche valevano il 53% dei transiti globali e quelle di Asia-Europa il 27%: oggi le distanze si sono praticamente azzerate con una ripartizione, rispettivamente, del 45% e del 42%. Una crescita che, diversamente da quanto accade per altri Paesi europei, sembra non toccare l’Italia. Non solo: tra il 2011 e il 2019 il volume delle merci lungo il Canale di Suez è cresciuto del 48,8%, da 692 a 1.030 milioni di tonnellate, mentre quello del sistema portuale italiano nel complesso è diminuito dello 0,8%, da 481 a 477 milioni di tonnellate. Quindi, buona parte del traffico aggiuntivo in entrata da Suez si è diretto verso gli scali collocati lungo le coste orientali del bacino del Mediterraneo: per esempio, il traffico complessivo dei porti iberici è cresciuto del 37%”.

Tra i punti deboli del nostro Paese Contrasporto segnala “la scarsa connettività, la modesta qualità del lavoro e una riforma dei porti non ancora pienamente attuata. Tra le buone pratiche, invece, la digitalizzazione delle procedure per lo sdoganamento delle merci in entrata e in uscita (Agenzia delle Dogane), che ha sciolto molti nodi burocratici accelerando i tempi, e l’esperienza coraggiosa di alcuni sistemi portuali”. È il caso ad esempio “di Trieste che, anche grazie al nuovo quadro giuridico definitosi con l’istituzione delle Autorità dei Sistemi portuali, con un piano di sviluppo coordinato con quello degli interporti regionali, la costituzione della Free Trade Zone e una forte

intermodalità, è oggi il principale accesso al mercato del Centro-Est Europa sia per i flussi del traffico oltre-Suez sia per quelli intra-mediterranei”.

Molto c’è ancora da fare secondo Confrasporto “sul piano della formazione e riqualificazione del personale, e questo vale per tutto il settore dei trasporti: su un indice di 100, infatti, la quota degli occupati con competenze digitali è pari solo a 2”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, November 25th, 2020 at 3:30 pm and is filed under [Market report](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.