

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nicolini (Confetra) : “La sfide da affrontare e le criticità da risolvere dopo la pandemia”

Nicola Capuzzo · Saturday, April 17th, 2021

*Contributo a cura di Guido Nicolini **

* presidente Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica)

Questo e altri contenuti sono pubblicati all'interno de **nuovo inserto speciale “I numeri dei porti italiani – Edizione 2021” in formato Pdf**

La consistente contrazione della produzione industriale nazionale (-11,4 per cento) e le limitazioni imposte dalla crisi pandemica hanno prodotto pesanti ripercussioni sulla logistica italiana, con effetti su tutte le modalità di movimentazione delle merci. Considerato che i traffici internazionali sono stati il traino dell'economia italiana nell'ultimo decennio, la forte contrazione tendenziale (esportazioni -9,7 per cento e importazioni -12,8 per cento) non poteva che ripercuotersi sul prodotto interno lordo nazionale.

Il trasporto ferroviario ha dimostrato di essere la modalità più resiliente riuscendo a contenere la contrazione. L'aereo ha risentito più di tutte le altre modalità delle limitazioni agli spostamenti imposti per contenere il dilagare della pandemia. L'azzeramento degli aeromobili di lungo raggio operanti sui voli intercontinentali passeggeri (cargo belly), ha costretto il mercato a rispondere con l'attivazione di voli “full cargo” e con un'ulteriore accelerazione del traffico courier legato al già esistente trend di crescita dell'eCommerce. Tali crescite hanno solo parzialmente sopperito alle consistenti contrazioni. I porti italiani mostrano un quadro molto differenziato a seconda delle differenti tipologie di traffici analizzate: si passa dalla leggera crescita del traffico contenitori al quasi totale azzeramento del traffico crocieristico. Il dato dei contenitori movimentati nel 2020, si compone della crescita del transhipment, grazie alla brillante performance di Gioia Tauro che sopperisce le contrazioni in tutti gli altri scali nazionali, e della riduzione dei traffici di destinazione finale. Da segnalare il dato in controtendenza di Trieste che cresce del +1,9 per cento e di Napoli che, nonostante la contrazione, si pone ben al di sopra della media nazionale. Più consistenti le perdite nelle rinfuse sia liquide che solide. Nelle prime si riscontrano forti flessioni nei porti tirrenici del nord e a Cagliari, mentre Trieste e Venezia presentano riduzioni di volumi inferiori alla media nazionale. La riduzione delle rinfuse solide si attesta al -17,4 per cento: da segnalare il porto di Taranto che con una riduzione del -9,6 per cento fa meglio della media nazionale. Il traffico rotabile si attesta al -7,2 per cento, dato che racchiude la crescita degli scali

insulari e le consistenti contrazioni del mar ligure occidentale e del tirreno settentrionale. Le limitazioni agli spostamenti delle persone hanno portato a un consistente ridimensionamento dei passeggeri in transito, con una contrazione cumulata per tutti gli scali nazionali, del -42,8 per cento ed un quasi completo azzeramento dei traffici crocieristici (-94,6 per cento).

Tutti questi elementi, tanto differenziati tra loro, così fortemente articolati a seconda della tipologia merceologica in esame, così diversi addirittura dentro il singolo scalo tra diverse banchine a diversa vocazione, fotografano l'impossibilità di scattare una fotografia nitida di come – dal punto di vista dei freddi numeri – la crisi Covid abbia impattato sul Sistema Portuale nazionale.

Molto più interessante sarebbe invece allargare lo sguardo a rilievi di carattere politico trasportistico, infrastrutturale, strategico, istituzionale. La necessità di completare la Riforma Delrio ne esce rafforzata o no alla luce degli effetti della “pandemia economica” sui nostri scali? È forse il caso di affrontare i temi Ber (Block Exemption Regulation), gigantismo navale e integrazioni verticali con occhi diversi dopo aver vissuto impennata dei noli, carenza dei contenitori e blank sailing? La crisi delle catene di forniture internazionali indurrà a una qualche forma di reshoring anche logistico, oltre che manifatturiero? Sono certo che su questa testata, nelle prossime settimane, si potrà riprendere un dibattito serio su queste e molte altre questioni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, April 17th, 2021 at 6:56 pm and is filed under [Economia](#), [Interviste](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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