

IL PRESIDENTE DI ASSARMATORI

# «Forte crescita per i rotabili Ma ora servono più fondali»

Messina: «In molti porti va separato il traffico industriale da quello urbano»

«I dati ad oggi disponibili sui traffici nell'Adriatico, e riferiti per la maggior parte ai primi sei mesi dell'anno – dice il presidente di Assarmatori, Stefano Messina – indicano una netta ripresa. Il segno più davanti ai vari settori si basa chiaramente a un riferimento con due anni caratterizzati dall'emergenza pandemica, il 2020 e parte del 2021, ma molti indicatori segnalano uno sviluppo anche rispetto al 2019. Trieste accusa un po' di sofferenza sulle rinfuse solide e liquide, ma fa segnare una crescita del 10% rispetto ai primi sei mesi del 2019 nel traffico container e addirittura del 46,3% in quello Ro-ro. Una dinamica, quest'ultima, che si riflette pure negli altri porti adriatici, in modo meno marcato ma comunque rilevante, e che è figlia anche della difficoltà nel reperimento degli autisti e del caro carburante: un mix che invoglia le aziende a scegliere il trasporto via mare dei rotabili».

**Quanto l'attuale situazione geopolitica con la guerra in Ucraina sta penalizzando il sistema logistico e portuale dell'Adriatico?**

«L'impatto chiaramente si fa sentire e la sponda adriatica risulta più penalizzata rispetto a quella tirrenica: i traffici maggiormente colpiti sono quelli di materie prime come l'acciaio e le granaglie in generale. Tuttavia c'è un altro fattore da tenere in considerazione. Il caro ener-

gia sta impattando in modo dirimpante su molte aziende che si servono dei porti adriatici, i cui traffici, a parte alcune eccezioni, dipendono proprio dalla vitalità del tessuto produttivo di riferimento. Un decremento o addirittura un blocco della produzione si riverberano immediatamente sull'attività degli scali, determinando cali sia nell'import di materie prime sia nell'export, che si stanno già evidenziando in banchina e nei terminali».

**Quali sono le principali infrastrutture necessarie per lo sviluppo degli scali adriatici?**

«Proprio per la particolare morfologia di questi porti l'intervento strategicamente prioritario riguarda i dragaggi. Attualmente solo Trieste, con riferimento al traffico containerizzato, può accogliere grandi navi con un pescaggio che varia fra i 14 e i 16 metri. Gli altri scali invece sono tagliati fuori da queste linee e ciò rappresenta un autogol perché il potenziale non mancherebbe. Occorre poi ammodernare le banchine, ultimare al più presto quelle in fase di costruzione, aumentare gli spazi a terra per far sì che si possano ricevere e stoccare i volumi di traffico attesi. Dal punto di vista della logistica terrestre è indispensabile migliorare i collegamenti diretti con la rete autostradale, visto che ancora oggi in alcuni casi si perpetua la commistione tra traffico

merci e viabilità cittadina traguardando comunque un costante incremento nella quota di merci movimentate via ferrovia».

**Quali sono le prospettive per lo sviluppo dei traffici marittimi che toccano l'Adriatico per il 2023?**

«Il calo generalizzato della domanda interesserà anche questi scali: si tratta di un fenomeno inevitabile figlio di dinamiche di mercato che hanno già iniziato a impattare sul trasporto marittimo e lo faranno anche nei mesi a venire. Sarebbe difficile e azzardato formulare previsioni a lungo termine, ma il trend in atto non induce a facili ottimismo. Diverso è il discorso relativo al traffico passeggeri. La ripresa è progressiva anche se i livelli del 2019 sono ancora lontani. L'industria crocieristica è in ripresa ma alla difficoltà di tornare ai livelli pre-Covid si sommano anche le mancate risposte, sostenibili ma da assumere in tempi brevi, relative al polo crocieristico di Venezia, porto-città che da sempre rappresenta il fattore di traino dell'intero mercato adriatico delle crociere. In forte crescita, invece, il traffico di materiali rotabili».

