

TRASPORTI MARITTIMI

**UNA STRATEGIA
PER IL NETWORK
DEI PORTI**

di **Marcello Minenna**

Nell'ultimo decennio il decollo dell'iniziativa strategica di espansione commerciale cinese noto come "Nuova Via della Seta" sta modificando radicalmente le modalità di trasporto merci tra Oriente ed Europa. Nel 2020, nonostante la pandemia, è stato registrato un incremento degli investimenti in infrastrutture e nei trasporti ferroviari di oltre il

64% rispetto al 2019 sulla rotta eurasiatica.

Come conseguenza, il traffico marittimo da est intercettabile dalle nostre infrastrutture portuali è in tendenziale riduzione: urge un ripensamento della strategia di posizionamento degli hub commerciali del Paese.

—*Continua a pagina 15*

TRASPORTI MARITTIMI

UNA STRATEGIA PER IL NETWORK DEI PORTI

di **Marcello Minenna**



—*Continua da pagina 1*

In prospettiva, con le nuove tendenze acquisirebbe influenza nel Mediterraneo una rete integrata tra i porti di Gioia Tauro, Bari/Brindisi, Trieste, Ravenna, Genova e il porto greco di Igoumenitsa, a presidio dei flussi commerciali orientali: un esagono di fitte interconnessioni marittime. Di conseguenza il porto greco di Igoumenitsa - secondo scalo marittimo della Grecia dopo il Pireo, parte delle principali reti del Trans-European Network-Transport e gateway dell'Unione Europea - si propone come la scelta logica per implementare una strategia di acquisizione di asset esteri. Nel 2019 transitavano per il porto oltre 2,7 milioni di passeggeri e 3,7 milioni di tonnellate di merce. Nel 2020 la crisi pandemica ha provocato una flessione del traffico (-20%) in gran parte rivelatosi transitorio. Giova alle performance la buona interconnessione del porto con la rete ferroviaria e l'accesso diretto al sistema autostradale principale

della Grecia. Se si esclude la movimentazione di grandi containers che non possono transitare per lo scalo, il traffico merci di Igoumenitsa appare in robusta crescita e comparabile con quello del Pireo, soprattutto per quanto riguarda il trasporto roll on-roll off (ro-ro). Il trasporto ro-ro sull'hub di Igoumenitsa rappresenta, a metà 2021, la quasi totalità del traffico merci (96,81%) mentre si ferma all'11,04% nel Pireo. Una potenziale acquisizione dell'infrastruttura dovrebbe avvenire all'interno del programma di privatizzazioni delle infrastrutture portuali e aeroportuali attuato dalla Grecia, tramite cui sono stati parzialmente alienati (al 67%) a soggetti esteri sia il porto del Pireo che quello di Salonicco.

Come finanziare l'operazione? L'idea è rimettere in gioco il ruolo dello Stato come garante in sinergia con il risparmio privato. Il governo costituisce una società veicolo che emetta ABS (Asset-Backed-Securities) a controllo pubblico ma fuori dal perimetro contabile dello Stato. L'aderenza del progetto al piano n.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "Intermodalità e logistica integrata" dovrebbe permettere, a fronte dei necessari upgrades all'infrastruttura, di emettere titoli certificabili come green o sustaina-

bility bonds secondo la classificazione Cbi/Icma. A titolo esemplificativo, gli Abs potrebbero essere strutturati in sei tranches ordinate dalle meno rischiose (senior o mezzanine garantite dallo Stato/Banca Europea degli Investimenti) alle più rischiose assimilabili a growth bonds. L'obiettivo finale sarebbe uno sviluppo accelerato degli scambi commerciali con l'est, grazie al governo di uno snodo intermodale d'eccellenza. Si può fare.

*Direttore generale dell'Agenzia delle accise, dogane e monopoli
@MarcelloMinenna
Le opinioni espresse sono strettamente personali*



L'esagono dei traffici marittimi

