

Strategie di attracco

DI LISA CORVA

In Italia la parola “porto” è ormai evocata soltanto in riferimento ai migranti e alle chiusure del governo, ma gli scali marittimi vincono la sfida con il futuro aprendosi. Viaggio lungo le banchine più importanti di Italia (a Trieste) e d’Europa (a Rotterdam)



In apertura e in alto, lo scalo marittimo di Trieste, che il prossimo 18 marzo compie 300 anni dalla sua istituzione come Porto Franco da parte dell'imperatore Carlo VI nel 1719.

A volte per progettare il futuro bisogna partire dal passato. Trieste, il più grande porto d'Italia, lo fa, tornando al 18 marzo 1719. Perché è esattamente in quel giorno che Carlo VI d'Asburgo istituì il Porto Franco. Sono passati 300 anni; Trieste è stata, anche grazie all'illuminata Maria Teresa, il glorioso porto dell'Impero austroungarico, e ora è qui, magica e quasi addormentata. Perché ripartire dal 1719? «Perché, in un momento in cui il mondo sembra chiudersi su se stesso, è importante guardare al passato e all'audacia di una decisione così moderna», spiega a *IL Zeno* D'Agostino, presidente del Porto di Trieste. «Nel 1719, quando ancora si pagava un dazio per andare dalla campagna alla città, il Porto Franco ha significato apertura, sogni, progresso. Ha aperto la città dal punto di vista economico, sociale e religioso. Perché non riprovarci

I numeri di Trieste

ACQUA

La profondità del porto è di **18 metri**. È l'unico porto dell'Adriatico che non ha necessità di dragaggi.

TERRA

Le banchine del porto misurano **12 chilometri**.

SUPERFICIE

L'area portuale misura **230 ettari** (di cui circa 180 di zone franche).

PESO

Nel corso del 2017 sono transitate dal porto **62 milioni di tonnellate** di merci.

ARRIVI

Nel corso del 2017 sono arrivati nel porto **193.892 container**.

PARTENZE

Nel corso del 2017 sono partiti dal porto **194.258 container**.

DISTANZA

La distanza da Suez è di **1.300 miglia**: per il tragitto si impiegano **meno di 3 giorni** di navigazione a una velocità media di 20 nodi.

Fonte: porto.trieste.it



Fabrizio Giraldi e Manuela Schirra - Freek van Aikei/De Beeldjorie

In alto, la nave danese Estelle Mærsk, una delle imbarcazioni portacontainer più grandi del mondo, transita nel porto di Rotterdam diretta al terminal APM.

adesso?». D'Agostino pensa al mondo come una grande mappa piena di opportunità. Del resto, è presidente di Assoporti, e da qualche mese anche vice-presidente di Espo, European Sea Ports Organization. Con un entusiasmo - si spera - contagioso. «È il momento di andare oltre l'idea degli Stati nazione e del protezionismo, bisogna puntare sulle interconnessioni: lo dice uno studioso che cito sempre, Parag Khanna, quarantenne stratega geopolitico, nel suo acuto *Connectography*. Lei parla spesso di una nuova Via della Seta... «Sì, perché oggi l'Oriente si apre. E perché la scelta cinese di investire nel Pireo ha spostato il baricentro della portualità da Amburgo all'Adriatico. Il Sud Europa può dunque avere un ruolo cruciale nel nuovo traffico merci. E i cinesi sono molto interessati a investire». Lei viaggia molto per i porti del mondo: uno, in

particolare, che l'ha colpita? «Sarebbe facile rispondere Rotterdam, Shanghai, o Singapore. Invece dico Duisburg, che tra l'altro non è sul mare: perché l'ex zona industriale della Ruhr ha saputo reinventarsi, dagli anni Novanta, ed è ora l'*inland* per i porti del Nord Europa, da Rotterdam ad Anversa. Agendo sull'esistente, senza seguire logiche di mega progetti come a Dubai. È quello che io vorrei per Trieste». Intanto anche nel golfo i nuovi progetti sono partiti. «FREEeste, la nuova *free zone* industriale», spiega: «300mila metri quadri, logistica e stoccaggio in punto franco, ferrovia e terminal intermodale e collegamento diretto con l'autostrada. E poi la nuova stazione ferroviaria di Campo Marzio». E ovviamente si celebra il 1719 con un anno di eventi: anche con una tazza "da collezione" di Illy, l'impero del caffè, che qui nel golfo è nato ed è rimasto.

Fonte: portofrotterdam.com

I numeri di Rotterdam

ACQUA

La profondità del porto è di **24 metri**.

TERRA

Le banchine del porto misurano **74,5 chilometri**.

SUPERFICIE

L'area portuale misura **12.643 ettari**.

PESO

Nel corso del 2017 sono transitate dal porto **467,4 milioni di tonnellate** di merci.

ARRIVI

Nel corso del 2017 sono arrivati nel porto **4.253.499 container**.

PARTENZE

Nel corso del 2017 sono partiti dal porto **3.940.733 container**.

DISTANZA

La distanza da Suez è di **3.500 miglia**: per il tragitto si impiegano **più di 7 giorni** di navigazione a una velocità media di 20 nodi.



In alto, la Port Authority di Anversa, disegnata da Zaha Hadid e aperta nel 2016. L'edificio è già il simbolo della città.

A lato, il progetto di ristrutturazione di un ex magazzino sull'acqua a Göteborg: l'architetto Jacob van Rijs dice a *IL*: «Anni fa vivevo proprio tra magazzini e gru. Mi è rimasta la fascinazione per la durezza, e il romanticismo, del porto».

A destra, il progetto per l'Hamburg Innovation Port.



Le archistar sui moli

Il simbolo più scintillante del porto del futuro è la Port Authority di Anversa su disegno di Zaha Hadid. E sempre di Zaha Hadid Architects è il progetto di *masterplan* del porto di Tallinn, in Estonia, mentre Kengo Kuma sta lavorando su un nuovo centro acquatico nel porto di Copenaghen. Anche Rotterdam ha le sue archistar. «Sorgerà qui una vertiginosa scaltornado, simbolo del museo che racconterà la storia universale delle migrazioni. Lo vogliamo proprio nel vecchio porto», spiega a *IL* Wim Pijbes, l'ex direttore del Rijksmuseum di Amsterdam, ora responsabile di questo e di altri progetti culturali. L'opera, che è nel cuore dell'ex Chinatown, è stato affidato all'archistar cinese Ma Yansong, fondatore di MAD Architects. Sempre a Rotterdam ha sede MVRDV, lo studio fondato da Winy Maas, Jacob Van Rijs e Nathalie De Vries che progetta in tutto il mondo. «Seguiamo anche il *masterplan* dell'Hamburg Innovation Port, una nuova area di 70mila metri quadri sul porto di Amburgo. E la ristrutturazione di un enorme ex magazzino sull'acqua a Göteborg; il primo step di quella che sarà RiverCity», racconta a *IL* Jacob van Rijs.

Da Trieste volo a Rotterdam, il porto più importante d'Europa, che guarda al futuro. «Soprattutto alle nuove scommesse: la digitalizzazione e la transizione energetica, per diventare un bio-port», spiega a *IL* Tie Schellekens, della Port Authority. Il punto di forza è lo spingersi sempre più in là, anche geograficamente: ora, alla fine dei 45 chilometri di porto, c'è una terra nuova affacciata sul Mare del Nord, Tweede Maasvlakte, fatta di *reclaimed land* con quintali di sabbia, con sofisticati impianti di stoccaggio, terminal, navi e container.

Intanto, che cosa succede nel vecchio porto? Qui la Port Authority, disegnata dall'archistar Norman Foster, è a fianco dell'edificio Jugendstil che ospitava la Rotterdam America Line e che ora è un piccolo design hotel. Da questo molo sono partiti milioni di europei in cerca di fortuna verso New York (perché anche gli europei sono da sempre migranti, ed è giusto non dimenticarlo). Ma soprattutto qui si sogna di nuovo il futuro. Ad esempio, sta sorgendo un *solar park* galleggiante: «3.770 pannelli solari sull'acqua, uno spettacolo da installazione d'arte; ma produrranno davvero energia, per 300 famiglie», spiega Vincent van Zon, che segue il progetto con le sue agenzie Mothership e Sunny Site Up. «L'acqua noi olandesi la conosciamo bene: come gestirla, come usarla, come non farsi sommergere. E forse per questo, accanto al nostro *solar field*, arriveranno anche i nuovi headquarters del Global Forum on Adaptation, tra i cui supporter c'è Bill Gates». Un Paese che da secoli si difende con le dighe e che immagina un futuro galleggiante. Ed ecosostenibile. Sempre nel porto, proprio ora si inaugura una *floating farm*. «È una fattoria galleggiante, pensate: mucche sull'acqua», racconta Peter van Wingerden, a capo di una compagnia davvero visionaria, Beladon. «Seguirà una *vegetable and chicken farm*. Intanto stiamo girando il mondo per raccontare il nostro eco-progetto». Avere una visione e provare a realizzarla: i porti insegnano a guardare oltre. ■



photo courtesy Hélène Binet, Zaha Hadid Architects — photo courtesy MVRDV

La Cina investe molto negli scali mediterranei e mostra interesse anche per quelli italiani, sia sull'Adriatico sia sul Tirreno. Uno dei fattori fondamentali dello spostamento verso Sud delle rotte commerciali tra l'Europa e l'Estremo Oriente è stato l'allargamento del canale di Suez. Ma per sfruttare al meglio i flussi dobbiamo potenziare le nostre infrastrutture

DI RAOUL DE FORCADE

ORA LA VIA DELLA SETA PASSA DAL NOSTRO MARE

Negli ultimi 20 anni, il traffico di container nel Mediterraneo è cresciuto del 500 per cento. E i primi 30 porti del Mare Nostrum, insieme, hanno superato i 50 milioni di teu (contenitori da 20 piedi) movimentati. Nel 1995 erano, in tutto, 9 milioni. È una situazione che sta provocando qualche preoccupazione nei porti del Nord Europa, i quali hanno avuto finora la supremazia, quanto a volumi di traffici, sugli scali del Southern range. Ora, però, stanno cominciando ad accusarne la concorrenza anche per la prospettiva della Belt & road initiative (Bri), la strategia della Cina per la crescita commerciale, lanciata nel 2013 dal presidente Xi Jinping, che punta a creare una nuova Via della Seta tra Far East ed Europa. E mentre la politica italiana dibatte sui porti aperti o chiusi all'attracco delle navi delle ong cariche di migranti salvati dal mare, con il governo determinato a respingerle, sulle banchine del Mediterraneo, e anche su quelle italiane, si affacciano interessi di altri popoli che, ben più dei migranti, potranno incidere sul futuro della nostra economia.

Andiamo con ordine. La crescita, negli ultimi anni, dello scalo di Trieste sull'Adriatico e quella, sul Tirreno, di Genova-Savona, che è il primo porto italiano di destinazione finale quanto a traffico container, con circa 2,5 milioni di teu movimentati, è uno specchio della sempre maggiore importanza assunta dal Mediterraneo nello scenario globale del trasporto merci via mare. Importanza che va di pari passo con l'aumento dei traffici da e per il Far East, attraverso Suez, e la scelta della Cina di indirizzare, proprio sul percorso marittimo che passa attraverso il Canale e il Mare Nostrum, parte della Bri.

Ha favorito questo percorso anche l'allargamento di Suez che, dall'estate 2015, ha consentito al Canale di registrare il passaggio di un numero sempre maggiore di navi, fino al record del 2018. Per la prima volta nella sua storia, infatti, spiega uno studio di Srm (centro di ricerche di Intesa Sanpaolo), Suez ha superato la soglia di 18mila navi transitate (+3,6 per cento sul 2017), che hanno trasportato 983 milioni di tonnellate di merci. Oltre ai transiti crescono anche le dimensioni delle navi. La misura media delle unità transitate si è alzata, infatti, del 12 per cento rispetto al 2014 (l'anno precedente all'espansione del Canale). Mentre l'aumento, in particolare, della misura media delle portacontainer transitate è pari al +26 per cento, in confronto al 2014. Suez, insomma, registra con evidenza il trend avviato dalle grandi compagnie del trasporto contenitori: ingrandire le navi per sfruttare meglio le economie di scala e fare attraccare le *big ship* anche nei porti *gate* del Mediterraneo e non solo in quelli di trasbordo (dove i container vengono spostati su navi più piccole).

A questo va aggiunto un altro fattore: i cinesi, già presenti sulle banchine del Northern range, hanno avviato una decisa penetrazione

nei terminal mediterranei, a partire dal Pireo, nel quale hanno messo piede nel 2011, ancor prima dell'avvio della Bri, per arrivare, nel 2016, all'acquisizione, da parte di Cosco (China ocean shipping company), del 51 per cento della Port Authority dello scalo greco. Nel 2015, intanto, Shanghai international port group aveva acquistato la concessione del porto di Haifa (Israele) e China harbour engineering, invece, sta realizzando, sempre in Israele, un terminal container ad Ashdod. Inoltre, la joint venture Euro-Asia Oceanogate (in cui figurano Cosco Pacific, China merchants holdings international e Cic capital corporation) ha acquisito in Turchia, il 64,5 per cento del Kumport terminal di Ambarli. Cosco fa anche parte (con il 20 per cento) della joint che gestisce il Suez canal container terminal, e ha acquisito il 51 per cento della spagnola Noatum ports holding, tra gli asset della quale figurano i terminal container di Bilbao e Valencia.

In Italia, la Cina sta mostrando interesse soprattutto per i porti dell'Alto Adriatico (Trieste e Venezia) e dell'Alto Tirreno, in particolare quello di Genova-Savona, con un occhio anche a La Spezia e a Livorno. L'unico scalo, però, dove i cinesi sono azionisti di rilievo in un terminal è quello di Savona. Nel 2016, infatti, la Apm terminals Vado Ligure, che sta costruendo la nuova piattaforma container del porto ed era di proprietà esclusiva del gruppo danese Mærsk, ha visto l'ingresso nella compagine azionaria della cinese Cosco shipping ports, per il 40 per cento, e di Qingdao international development (Hong Kong), per il 9,9 per cento.

Sul versante adriatico, a Venezia si registra l'interesse dei cinesi di Cccc (China communication construction company) per la realizzazione della banchina alti fondali. E sarebbero in corso contatti tra l'Autorità di sistema portuale e Cosco per il riassetto dell'area industriale abbandonata ex Montesyndial. A Trieste, invece, la cinese Cmg (China Merchants Group) è uno dei soggetti interessati alla nuova piattaforma logistica in via di completamento. Cmg ha anche avviato un centro di ricerca e sviluppo a Ravenna, che agisce nel campo dell'oil&gas e in quello dell'ingegneria navale.

Insomma, in questo momento storico il Mediterraneo è al centro dell'attenzione di una grande potenza economica come la Cina e, grazie all'allargamento di Suez, si prospettano, per i suoi porti, compresi quelli italiani, possibilità di crescita sempre maggiori. A patto però che gli scali si dimostrino in grado di vincere la sfida di una logistica efficiente. Traguardo che può essere raggiunto solo con infrastrutture portuali, stradali e ferroviarie capaci di competere con i concorrenti nord-europei. Per l'Italia, ad esempio, è fondamentale realizzare il Terzo Valico dei Giovi, sulla linea ferroviaria Genova-Rotterdam. ■