

Ma la piattaforma è già declassata?

Il contesto

Negli ultimi decenni il traffico container si è consolidato con una configurazione ben precisa. Si ha un traffico intercontinentale (Estremo Oriente - USA e Estremo Oriente - Europa) con grandi volumi, servito da navi di grandissima dimensione che guadagnano nel viaggiare ma che costano moltissimo se sostano nei porti: quindi devono fermarsi in pochissimi porti, il più possibile vicini alla rotta più breve.

Non solo le navi costano moltissimo ma costa moltissimo anche l'adeguamento dei porti (profondità maggiori, adeguamento delle infrastrutture di sosta e di inoltro); molti porti storici (soprattutto negli USA) sono restii ad adeguarsi perché il traffico container, al contrario dei traffici storici, è sostanzialmente povero e comporta che la merce transiti verso i mercati finali senza lasciare occasioni di valore aggiunto.

Nel Mediterraneo si è creata una costellazione di porti per la sosta di queste navi in prossimità della rotta tra il Canale di Suez e Gibilterra (Porto Said, Pireo, Gioia Tauro, Algeciras, Valencia, Tangeri ecc.); si chiamano porti di *transhipment* in quanto i container vengono caricati/scaricati dalle grandi navi per poi essere inviati, con navi più piccole e meno costose (navi *feeder*) ai porti finali.

Per taluni porti, che garantiscono l'inoltro di una rilevante parte del carico, le navi transcontinentali accettano di fare una deviazione maggiore (Barcellona, Marsiglia, Genova). Si tratta dei porti *gateway*, che inoltrano immediatamente la maggior parte del carico sui mercati finali. I porti *gateway* presentano volumi di traffico elevati ed i porti *feeder* invece hanno volumi modesti.

La piattaforma di Vado è stata realizzata per funzionare da *gateway*. I suoi costi di gestione sono bassi solo se realizza i volumi prefissati (750.000 container annui), e presenta comunque diseconomie molto forti nell'inoltro (+50 km su strada rispetto a Genova e linee ferroviarie inadeguate) e nella gestione (consente l'accosto di una sola grande nave per volta e quindi è inattiva nell'avvicendamento delle navi).

Le notizie attuali di Vado

È stato avviato un traffico con il Canada, realizzato con una nave di dimensione minima (2000 container) cioè un ottavo di quanto previsto per Vado (16.000 container).

Recentemente è stato comunicato con soddisfazione il contratto acquisito da Cosco (Società socia della piattaforma di Vado): un collegamento settimanale con il Pireo.

Se a 9 mesi dall'avvio si festeggia un traffico *feeder*, c'è da preoccuparsi: si tratta di qualche centinaio di container a settimana per una struttura nata per fare 2.000-3000 container al giorno. Certo finora il 2020 è stato pessimo per tutti, compreso il traffico container, ma se Cosco intende utilizzare Vado come porto *feeder* del Pireo e non viceversa, le prospettive appaiono grame.

L'aspetto economico

È bene ricordare che lo sconto del 40% sul canone della concessione del terminal (con conseguenti proteste da parte dei concorrenti) era stato motivato con la partecipazione di Maersk all'investimento, ma **se la piattaforma funzionerà utilizzando una parte limitata della sua capacità, significa che le prospettive di sviluppo promesse per anni si stanno rivelando, purtroppo, sbagliate**: aumenterà il costo per container con conseguente aumento dei costi portuali, su un costo complessivo di trasporto che si gioca su pochi euro di differenza. Si pensi che il solo contributo annuale da versare al Comune di Vado ammonta a 500.000 €, pari a 2-3 € per ciascun container.

Comincia a profilarsi una domanda: ci sarà spazio per mantenere in vita l'iniziativa?