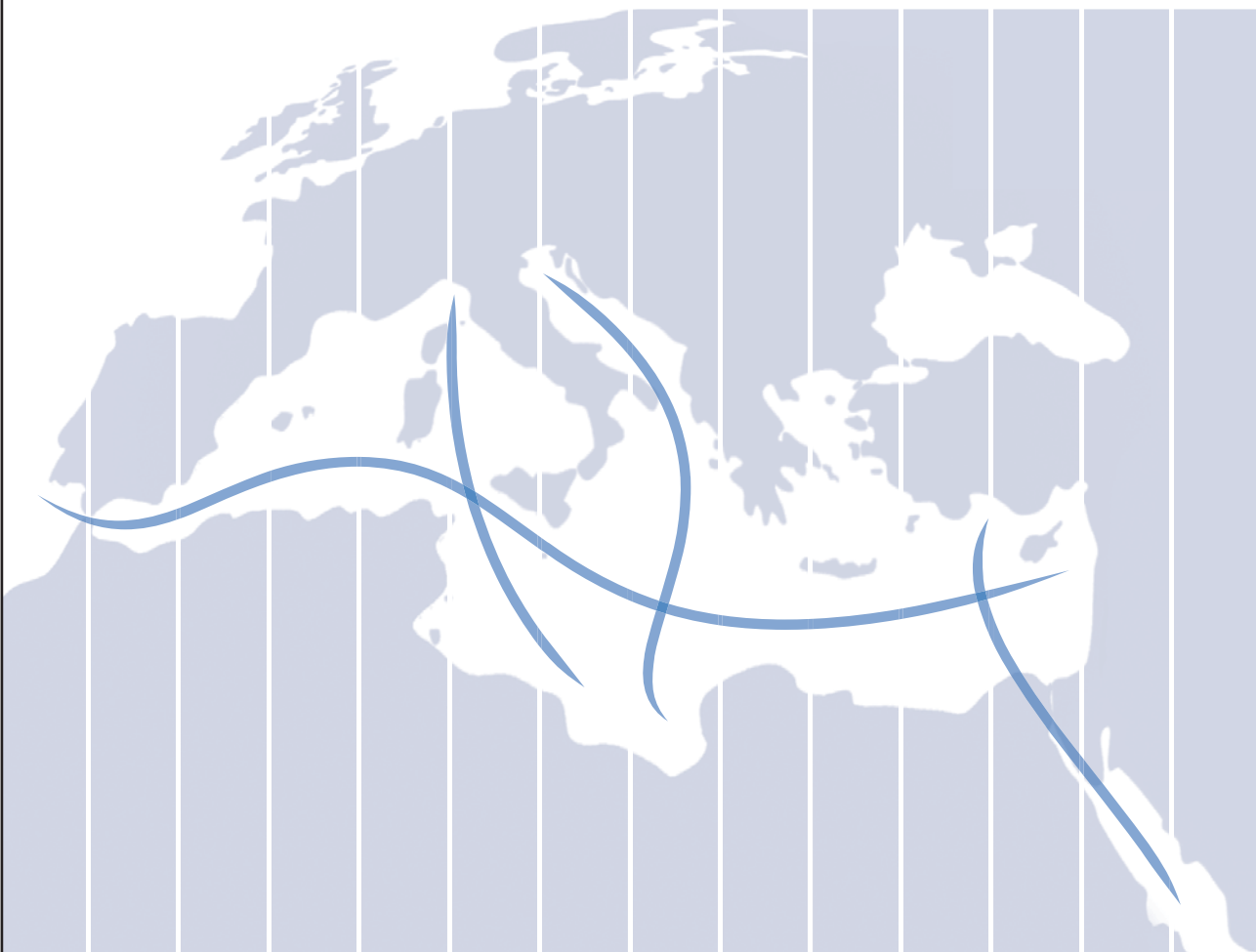


TRASPORTO MARITTIMO E SVILUPPO ECONOMICO

Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita





TRASPORTO MARITTIMO E SVILUPPO ECONOMICO

Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita

GIANNINI EDITORE

Editing e sviluppo editoriale: Marina RIPOLI (SRM)

Grafica di copertina: Ciro D'ORIANO

Pubblicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili a giugno 2012.

La riproduzione del testo, anche parziale, non può essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM.

ISBN - 978-88-7431-598-7

2012 © Giannini Editore

Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b

www.gianninieditore.it

Ricerca realizzata da



GLI AUTORI

(cfr. pag. 285, Notizie sugli autori)

Direttore della ricerca:

Massimo DEANDREIS

Team della Ricerca SRM:

Alessandro PANARO (Coordinatore)

Anna Arianna BUONFANTI

Consuelo CARRERAS

Agnese CASOLARO

Autori dei case study:

Cluster Campania:

Ennio FORTE, Erica PIGHETTI, Lucio SIVIERO

Porto di Genova:

Enrico BERETTA, Alessandra DALLE VACCHE,

Andrea MIGLIARDI

Porto di Trieste:

Giacomo BORRUSO, Giuseppe BORRUSO

RINGRAZIAMENTI

Un particolare ringraziamento per la collaborazione va ad ASSOPORTI con cui SRM ha uno specifico protocollo d'intesa volto alla realizzazione congiunta di studi e approfondimenti, nonché di interviste a personaggi del mondo del trasporto marittimo. Il ringraziamento va al Presidente, Luigi MERLO, al Past President, Francesco NERLI e alla Dr.ssa Tiziana MURGIA.

Si ringrazia la Sede di Genova della BANCA D'ITALIA per aver collaborato alla redazione della ricerca; un particolare ringraziamento al Direttore, Letizia RADONI e a tutti i ricercatori dell'Ufficio *Analisi e ricerca economica territoriale*.

Un ringraziamento al Presidente di CONFITARMA, Paolo D'AMICO per aver partecipato alla presentazione dello studio preliminare sullo shipping di SRM avvenuto nel corso dell'evento *Martedì in Terrazza* svoltosi presso il Banco di Napoli. Nel corso dell'evento sono state raccolte preziose indicazioni e commenti per il perfezionamento del lavoro.

Un ringraziamento particolare per la collaborazione a Giuseppe CASTAGNA (Direttore Generale BANCO DI NAPOLI), Luigi MONCERI (Direttore Generale BANCA DI CREDITO SARDO), Antonio NUCCI (Direttore Regionale Piemonte, Valle D'Aosta e Liguria di INTESA SANPAOLO) e agli specialisti del *Desk Shipping* di MEDIOCREDITO ITALIANO (Gruppo INTESA SANPAOLO).

Un particolare ringraziamento per la collaborazione e la disponibilità all'IPE-Istituto per ricerche ed attività educative. In particolare al Prof. Antonio RICCIARDI, Direttore dei Master della Scuola di Alta Formazione ed al Dr. Andrea IOVENE, Project Manager.

Si ringraziano per aver collaborato all'elaborazione del Capitolo VI della ricerca Gli Scenari economici: i risultati di un'indagine territoriale: Valeria CARNOVALE, Simona DE FEO e Federica GIORLEO, alunne del Master 2012 dell'IPE "Shipping: Finanza, Logistica e Strategia d'Impresa". Il Capitolo è stato oggetto del Project Work presentato nell'ambito dello stesso Master.

Nel corso della ricerca sono state raccolte altresì testimonianze privilegiate di Istituzioni, Associazioni di Categoria, Imprese, Infrastrutture che hanno contribuito a fornire valore aggiunto e consentito di svolgere un'analisi più approfondita del settore; a tutti va un ringraziamento particolare di SRM e dei ricercatori che hanno curato il lavoro.

Nel dettaglio di seguito sono indicati tutti coloro che sono stati intervistati e/o hanno fornito saggi e/o documentazione specifica.

AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA, President Sixte CAMBRA

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA, Presidente Luigi MERLO

AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI, Segretario Generale, Emilio SQUILLANTE

AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO, Presidente Sergio PRETE

AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE, Presidente Marina MONASSI

BEI ed EPEC-European PPP Expertise Centre, Principal Advisor, Guy CHETRIT

CONFITARMA e GA-GESTIONI ARMATORIALI, Componente del Comitato Esecutivo, Presidente Commissione Finanza e Diritto l'impresa di Confitarma e Presidente di GA, Nicola COCCIA

CONFITARMA, Vicepresidente con Delega alla Formazione, Mario MATTIOLI

CONSIGLIO COMPARTIMENTALE SPEDIZIONIERI DOGANALI DI NAPOLI E SEZIONE DOGANALE FEDESPEDI, Presidente Domenico DE CRESCENZO

CONSHIP ITALIA, Amministratore Delegato Pianificazione e Sviluppo Nereo Paolo MARCUCCI

GRIMALDI GROUP, Senior Executive Research and External Relations Dept. Paul KYPRIANOU

MAERSK LINE, Italy Cluster Customer Service Manager, Federica FERRETTO e Italy Cluster Trade & Marketing Manager, Roberto GIOVANNETTI

MARIMED, Direttore Generale, Francesco Saverio RUSSO

MSC-Mediterranean Shipping Company, Direttore Generale Franco ZUCCARINO

RAM-Rete Autostrade Mediterranee, Direttore Francesco BENEVOLO

SEAGO LINE, Italy Cluster General Manager, Paolo CORNETTO

Si ringraziano inoltre per la collaborazione:

Silvia COPPOLINO (AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO), Fiorinda CORRADINO (AUTORITÀ PORTUALE DI NAPOLI), Vanna COSLOVICH (AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE), Emanuele D'AGOSTINO (CONSHIP ITALIA), Laura DOMINGO PARDO (AUTORITÀ PORTUALE DI BARCELLONA), Silvia MARTINI (AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA), Paolo MEDUGNO (MAERSK ITALIA), Riccardo PODESTÀ (LIGURIA RICERCHE), Teresa PUGLIESE (MEDIOCREDITO ITALIANO, Gruppo INTESA SANPAOLO).

NOTE:

Pur restando ferma la cura e responsabilità di SRM nella redazione dell'intera ricerca, si specifica che, i capitoli da I a VI sono stati elaborati da SRM; il capitolo VII da Ennio FORTE, Erica PIGHETTI, Lucio SIVIERO; il capitolo VIII da Enrico BERETTA, Alessandra DALLE VACCHE, Andrea MIGLIARDI; il capitolo IX da Giacomo BORRUSO e Giuseppe BORRUSO. Cfr. pag. 285 per eventuali specifiche.

*A coloro che con le idee,
le opere e le azioni
contribuiscono allo sviluppo sociale
ed economico del Mezzogiorno,
in una visione europea e mediterranea*

INDICE

Prefazione	11
Abstract	13

PRIMA PARTE PRINCIPALI RISULTATI E LINEE DI POLICY

Capitolo I - Presentazione della ricerca	19
1. Le basi di partenza e gli obiettivi	20
2. La struttura della ricerca	
Capitolo II - Risultati e modello interpretativo	23
1. Premessa	23
2. I risultati della ricerca	24
3. Le connessioni tra gli indici del trasporto marittimo e le dinamiche dell'economia mondiale	34
4. Il "peso" sul sistema economico nazionale	40
5. Indicazioni di policy	41

SECONDA PARTE IL TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

Capitolo III - Il merchant shipping: analisi degli scenari economici nazionali e internazionali e delle prospettive del settore	45
1. Premessa	45
2. Le dinamiche settoriali a livello mondiale	46
3. Lo shipping nello scenario economico europeo	65
4. Le caratteristiche dello shipping nel contesto economico e territoriale italiano	72

<i>Focus: La vocazione dello shipping italiano.</i>	82
<i>Un'analisi delle caratteristiche del sistema portuale</i>	

Capitolo IV - L'Area Med: analisi del traffico e dei competitor	89
1. Premessa	89
2. La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi	89
3. Il nuovo volto della competizione marittima nel Mediterraneo	93
4. Lo Short Sea Shipping nell'Area Med	102
5. La navigazione a corto raggio in Italia. Caratteristiche della domanda e dell'offerta	109

Capitolo V - L'interscambio marittimo: analisi delle statistiche	117
1. Premessa	117
2. Il commercio marittimo dell'Italia nel contesto mondiale ed europeo	117
3. Outlook sull'Area Med	124
4. Analisi per settori merceologici	129
5. Il commercio marittimo verso l'Area Med: un'analisi dei principali partner europei	134

Capitolo VI - Gli scenari economici: i risultati dell'indagine territoriale	139
1. Premessa	139
2. Un disegno organico dello shipping: tendenze economiche e fattori di competitività	143

TERZA PARTE

SHIPPING E PORTUALITÀ: CASE STUDY TERRITORIALI

Capitolo VII - Il cluster armatoriale della regione Campania	181
1. Premessa	181
2. Cenni sul settore dello shipping in Italia	183
3. Il settore del trasporto e della logistica marittima nella regione Campania	187
4. L'industria armatoriale italiana e confronti internazionali	192
5. Il cluster armatoriale campano	198
6. Conclusioni	202

Capitolo VIII - Il porto di Genova: assetto ed evoluzione dell'interfaccia marittima del Nord Ovest	205
1. Premessa	205
2. I traffici e le potenzialità di sviluppo	206
3. Gli operatori e l'occupazione	212
4. Le principali questioni aperte	216
5. Conclusioni	229

Capitolo IX - Il Porto di Trieste: analisi del traffico, impatto economico e prospettive di sviluppo	235
1. Premessa	235
2. I traffici	240
3. Impatto economico dello shipping e della portualità triestina	251
4. Il Porto nel quadro della programmazione europea dei trasporti e della logistica	253
5. Prospettive di sviluppo	259
6. Interventi prioritari e considerazioni conclusive	271

Bibliografia	275
Notizie sugli autori	285

PREFAZIONE

Negli ultimi anni profondi e importanti cambiamenti hanno interessato il tessuto socio-economico del nostro Paese, in particolare sono andati affermandosi fenomeni quali la globalizzazione, la liberalizzazione dei mercati, la sempre maggiore esigenza di internazionalizzazione delle imprese e, non ultimo, l'avvento di una grave crisi economica e finanziaria che sta interessando e modificando, tra l'altro, gli assetti del commercio mondiale.

Queste trasformazioni hanno influito e stanno influenzando significativamente sul ruolo del trasporto marittimo che ormai si è ritagliato una posizione predominante nell'economia. In questo ambito il nostro Paese è chiamato ad affrontare nuove sfide commerciali, economiche e produttive per raggiungere quei livelli di competitività che vengono richiesti per "stare in Europa" e per competere con i giganti trader asiatici e della costa atlantica, più che mai con una crisi in atto.

Rimane saldo secondo SRM il pensiero che una delle basi di partenza possa essere rappresentata dagli investimenti nei settori in cui la nostra economia ha un know-how consolidato e storico, ed è in tale contesto che va inserita l'importanza del comparto marittimo, visto come anello fondamentale di una catena logistica integrata.

Con quest'ottica è stata realizzata una nuova ricerca sullo sviluppo della nostra "sea economy", con particolare riferimento allo shipping, e inserita nel contesto internazionale. SRM dunque torna su un tema chiave per lo sviluppo del Paese e che ritiene dovrebbe essere tra le priorità delle nostre strategie nazionali di crescita con il Mezzogiorno in prima fila.

In questi anni lo shipping pur avendo risentito in modo significativo della crisi in atto ha continuato a innovare, ad investire e a contribuire sempre maggiormente all'internazionalizzazione del nostro sistema manifatturiero. Ma non solo, è questo un settore caratterizzato fortemente, specie nel comparto container, dalla presenza di grandi carrier esteri - danesi, tedeschi e orientali - indicatore di un business e di volumi di affari sempre più interessanti, nonché dell'attivazione di relazioni commerciali sempre maggiori e dense di opportunità.

Lo shipping evolve di continuo: nuove rotte, nuovi stimoli a creare navi innovative, si pensi alle autostrade del mare, ai traghetti ro-ro sempre più strutturati e ad un'importante flotta quale quella italiana, tra le più giovani del mondo. Ma anche a nuovi e vecchi insidiosi competitor, specie portuali, pronti ad attrarre i nostri traffici, tra tutti il Nord Africa, la Spagna ed il blasone Nordeuropeo (con Rotterdam, Amburgo e Anversa), che, consci delle opportunità che offre il comparto, investono sempre più nell'economia marittima.

Nel nostro Paese non mancano le criticità. Su tutte un sistema burocratico la cui complessità ormai rappresenta un serio ostacolo agli investimenti delle imprese; ma occorre anche certezza dei fondi a disposizione per lo sviluppo delle infrastrutture e un'adeguata pianificazione a medio lungo termine dello sviluppo del nostro settore marittimo in cui lo shipping, insieme alla portualità rappresenta una delle punte di eccellenza.

Non sono nuovi, inoltre, fenomeni come il gigantismo navale (navi sempre più grandi varcano i nostri mari e attraccano nei nostri porti). Esso comporta la necessità di strutture sempre più attrezzate e servizi di sbarco e smistamento più efficienti e rapidi; senza considerare che l'incremento degli scambi commerciali nell'economia globalizzata e le trasformazioni nelle tecniche di movimentazione delle merci richiedono spazi sempre più ampi.

La ricerca ha dunque posto in immediata evidenza gli aspetti strutturali e congiunturali del trasporto via mare, fornendo indicazioni sulla competitività del settore che richiederebbe un'attenzione ancora maggiore da parte degli organismi istituzionali, per consentire il raggiungimento di standard di struttura e servizio pari a quelli dei principali competitor europei. Insomma occorrerebbe pensare ai trasporti marittimi sempre più come un asset strategico del Paese e quindi pianificarne in modo oculato e strutturato la crescita.

La ricerca ha sollevato tutti questi temi con il supporto di un'indagine sul territorio che ha visto coinvolte istituzioni, finanza, associazioni di categoria e compagnie di shipping che operano su scala mondiale. Lo stile di SRM è quello di realizzare i lavori con chi opera e vive quindi concretamente le problematiche sul territorio, ed in questa sede vorrei ringraziare tutti coloro che hanno fatto "rete" insieme a noi.

L'economia del Mezzogiorno resta un'economia in cui la massima attenzione deve essere posta alla soluzione dei nodi strutturali che ancora ne condizionano la crescita, ma questi vincoli vanno oggi più che mai affrontati secondo una visione strategica dei problemi, nel contesto di un panorama complessivo e sistemico degli interventi e dei processi di sviluppo che si vogliono favorire.

Un ringraziamento a tutto il team di ricerca per aver portato a termine questo importante lavoro che vuole costituire un contributo di SRM a quanti operano per uno sviluppo sano e diffuso del nostro territorio e per rendere sempre più la nostra nazione competitiva in Europa.

Paolo SCUDIERI
Presidente SRM

ABSTRACT

This paper is part of an SRM branch of research that, for several years now, has been addressing aspects tied to the development of transport and logistics in Italy. The sector has been examined over time from various standpoints: an analysis of the port system, (SRM, 2005 and 2009), integrated logistics through intermodal transport and inter-ports (2007), the airport system (2008), and the rail system (2010). In this case, focus will be on sea shipping, and specifically on maritime transport.

Initially conceived to concentrate more closely on the naval sector, the paper, in the course of its writing, broadened its field of investigation to embrace also aspects tied to the development of maritime transport, with a vision, by no means exhaustive, that also includes the system of port traffic.

Maritime transport has been, is, and will be also in the future, one of the drivers of economic growth in Italy; efficient and effective maritime transport acts as a shuttlecock for internationalisation, innovation, investments in infrastructure, and employment and GDP growth. Therefore, at a time when Italy – like the whole of Europe – is facing a persistent economic crisis, the strongest segments of the “Made in Italy” sector need to be consolidated and supported, meaning not only manufacturing, but also services, including maritime transport: an asset on which Italy can boast tradition, know-how, and a system of companies and infrastructures characterised by excellencies, with Southern Italy at the fore.

However, the paper’s vision is not to concentrate specifically on Southern Italy, the “maritime heritage” of which is well known, but to give this research an international scope – European and global – devoting particular attention to the MED Area, a region which SRM has been spotlighting for some time now through its portal www.srm-med.com, in order to identify the future horizons of the Italian economy. We will only quote two figures here: in 2011, overall commercial interexchange with the countries of the Med Area amounted to 57.7 billion euros, of which over 70% ascribable to maritime transport.

This paper will show that maritime transport is a dynamic sector, a business that over time has attracted investments also from abroad; it has a historical value and has resisted, and is still resisting, not without difficulty, to the crisis, by consistently seeking new paths and solutions to offer increasingly fast and efficient connections. However, the path is not always a smooth one. Italy still has much progress to make on many fronts, for instance: the slim-lining of what is still a burdensome bureaucratic system, the drawing up adequate planning for the development of the sector, paying greater attention to port and dry port policies in general, structurally defining publicly-backed incentives (despite the lack of financial resources at the present time) and, last but not least, drawing up policies increasingly geared to encourage internationalisation and innovation, capable of prompting companies to use sea routes to ship their goods. Another aspect which should not be neglected is the development of forms of aggregation which could make the entrepreneurial system increasingly strong.

This paper's aim is therefore to analyse the role played by maritime transport as a competitiveness-building factor, its importance for the economy, and its growth prospects. With the support of data and statistics, the paper will highlight the value of the sector at the international level, in terms of the country system as well as of individual regional territories, by means of case studies.

SRM looks to the sector as a *complex system of players*, and has therefore deemed it necessary, in order to draw up this research, to activate a dense network of relations that has made it possible to carry out an important territorial analysis. Interviews were held with prominent international personalities, who contributed to providing strategic guidance and privileged viewpoints, adding value to the method pursued, and aiding the collection of important documents and information.

The research is structured in three parts, each containing different thematic approaches, taking on the subject matter from various perspectives. An opening section in which the research as a whole is presented, together with its findings, is followed by the chapters of the second part of the volume, which place the sector in the national and international context.

The paper starts out by analysing maritime transport dynamics within the framework of the international economic situation, drawing a picture of the sector's characteristics within the global and European scenario, as well as detailing the specific features and the value of the sector in the Italian economic and territorial contexts. To this avail, it focuses in particular on the companies of the Italian maritime cluster, specifying their activities and regional distribution, and on the features of the national port system, outlining the state of health and the vocation of Italian ports through the analysis of data on cargo traffic.

The paper then investigates maritime traffic in the Mediterranean, articulating its analysis along the two paths represented by international routes, transshipment and short sea shipping on the one side, and cabotage on the other. Based on data on the evolution of maritime transport, an analysis is set forth of the competitive scenario of ports in the Mediterranean area, presenting the characteristics of the main ports in the different areas into which the Mediterranean basin is divided, the most recent data on traffic, and an outline of development prospects. The Italian market is then analysed from the point of view of sea highways, with focus on the characteristics of demand and supply, and data on the services offered, on the main routes, and on the fleet. Finally, the analysis of the Med Area is complemented by a review of the sources of financing that support the sector.

The paper continues with a statistical analysis aimed at highlighting our country's international relations in terms of maritime commercial interexchange. Data analysis is also geared to identifying Italy's main trade partners in qualitative terms, so as to pick out those that are of most interest for our country. In order to better assess Italy's "commercial weight" in the Mediterranean Basin, a closer investigation is offered of the scenario of Italian maritime traffic from and to the Med area, with an outline of the intensity of trade and of the main partners involved. Similar assessments are also made for the main European partners active in the Mediterranean Basin, drawing a synthetic and immediate picture of maritime trade relations between EU member states and Med Area countries.

Lastly, the statistical analysis is followed by a fieldwork report, i.e. interviews with leading representatives of the institutional world, of business associations, of the financial and business worlds. An empirical analysis that is a mainstay of SRM research, and which innovates and opens up to the new international outlook, to also include interviews with foreign stakeholders, for instance the port of Barcelona, the Contship Group, Maersk, and MSC (leading world carriers). Therefore, the contributions made by the interviewees shed light on relaunch strategies, sector strengths and weaknesses, but also on development policies, growth factors, points of view on specific topics – such as training, and the need for increasing involvement of private capitals in the development of maritime infrastructure – and the different opinions on future prospects.

The paper rounds up with a third section devoted to three thematic case studies, which offer readers a closer look at three areas of Italy in which the culture of maritime transport is widespread, and in which the sector accounts for an important share of the territory's economy. The three areas examined are:

- The ship-owner cluster of the Campania region;
- The port of Genoa, as analysed by researchers of the Bank of Italy's Genoa branch;
- The Trieste port system.

PRIMA PARTE

PRINCIPALI RISULTATIE LINEE DI POLICY

CAPITOLO I

PRESENTAZIONE DELLA RICERCA

1. Le basi di partenza e gli obiettivi

Il lavoro rientra nell'ambito di un filone di ricerca di SRM che da tempo si occupa degli aspetti connessi allo sviluppo dei trasporti e della logistica nel nostro Paese. Il comparto è stato infatti analizzato nel tempo da varie angolazioni: l'analisi del sistema portuale (SRM, 2005 e 2009), la logistica integrata attraverso il trasporto intermodale e gli interporti (2007), il sistema aeroportuale (2008) e ferroviario (2010), ed ora lo shipping e, più specificamente, il trasporto marittimo.

La ricerca, difatti, inizialmente concepita per soffermarsi più strettamente sul settore navale, nel corso della realizzazione, ha ampliato il tiro analizzando anche gli aspetti connessi allo sviluppo del trasporto marittimo con una visione, certamente non esaustiva, rivolta anche al sistema del traffico portuale.

Il trasporto marittimo è stato, è attualmente e sarà anche in futuro uno dei *driver* dello sviluppo della nostra economia; un trasporto marittimo efficiente ed efficace è volano di internazionalizzazione, di innovazione, di investimenti in infrastrutture, nonché di occupazione e crescita del PIL. Così, in un momento storico in cui l'Italia - come l'Europa - è avvolta da una persistente crisi economica, occorre consolidare e puntare sui settori forti del "made in Italy", intesi non solo come produzione ma anche come servizi, e con questi il trasporto marittimo, un *asset* su cui vantiamo tradizioni, *know-how*, e un sistema di imprese e di infrastrutture di eccellenza con il Mezzogiorno in prima fila.

La *vision* della ricerca è stata, tuttavia, quella di non soffermarsi in modo specifico sul territorio meridionale, di cui è ben noto il "patrimonio marittimo", ma di dare un respiro internazionale - europeo e mondiale - dedicando particolare attenzione all'Area Med, territorio su cui SRM ha posto il *magnifier* ormai da tempo, per individuare i futuri orizzonti della nostra economia, attraverso il portale www.srm-med.com. Citiamo solo due dati: nel 2011 l'interscambio complessivo verso i Paesi di quest'area è ammontato a 57,7 miliardi di euro; di questi oltre il 70% ascrivibili al trasporto marittimo.

Il trasporto marittimo, mostra la ricerca, è un settore dinamico, il cui business nel tempo ha attratto investimenti anche esteri; ha un valore storico e ha resistito e resiste, non senza difficoltà alla crisi cercando continuamente nuove strade e nuove soluzioni per offrire servizi e collegamenti sempre più rapidi ed efficienti. Non sempre però la strada è agevole. Il nostro Paese deve ancora migliorare su molti fronti come ad esempio: un sistema burocratico ancora "pesante", un'adeguata pianificazione dello sviluppo di settore, una maggiore attenzione alla politica portuale e retroportuale in generale, una definizione strutturale di incentivi pubblici (pur considerando la scarsità di risorse finanziarie di questo momento) e, non ultima, la definizione di policy che vadano sempre più verso internazionalizzazione, innovazione e fungano da stimolo alle

imprese affinché utilizzino il mare come strada per i loro traffici. Non trascurando, infine, lo sviluppo di forme di aggregazione che potrebbero rendere il sistema imprenditoriale sempre più forte.

Obiettivo della ricerca è stato, dunque, analizzare il ruolo che il trasporto marittimo riveste come fattore di sviluppo della competitività, la sua importanza per l'economia, le prospettive di crescita. Con il supporto di dati e statistiche, lo studio dà il necessario risalto al valore di questo settore a livello internazionale, di sistema Paese, ma anche di singoli territori regionali attraverso casi di studio.

SRM ha guardato al settore come un *sistema complesso* di *player* ed ha ritenuto quindi di dover attivare – per lo svolgimento del lavoro – una fitta rete relazionale che ha permesso di realizzare un'importante analisi territoriale. È stata prevista, infatti, l'attuazione di interviste a personaggi di livello internazionale che hanno contribuito a fornire indirizzi strategici e testimonianze privilegiate, dando valore aggiunto alla metodologia seguita, nonché a reperire documenti e contributi informativi.

2. La struttura della ricerca

La ricerca è strutturata in tre parti contenenti diversi approfondimenti tematici, che esaminano l'argomento da varie angolazioni. Ad una prima parte, in cui viene presentato lo studio nel suo complesso ed i risultati del lavoro, seguono i capitoli della seconda parte del volume, che collocano il settore nel contesto nazionale e internazionale.

Lo studio prende infatti avvio con l'analisi delle dinamiche del trasporto marittimo nell'ambito della congiuntura economica internazionale, offrendo un quadro delle caratteristiche del comparto nello scenario mondiale ed europeo, ed inoltre il dettaglio delle peculiarità e del valore del settore nel contesto economico e territoriale italiano.¹ A tal proposito si fornisce un approfondimento sulle imprese del cluster marittimo italiano, con il dettaglio delle attività esercitate e della distribuzione regionale; e un focus sulle caratteristiche del sistema portuale nazionale che, attraverso la valutazione sui dati di traffico merci, fotografa lo stato di salute e la vocazione degli scali italiani.

Si passa poi all'esame dei traffici marittimi nel Mediterraneo articolando l'analisi lungo la duplice dimensione delle rotte internazionali, quindi del transhipment e dello *Short Sea Shipping* da un lato, e della navigazione di cabotaggio dall'altro. Sulla base dei dati relativi all'evoluzione dei trasporti marittimi viene proposta un'analisi dello scenario competitivo dei porti nell'area mediterranea presentando per i principali scali nelle diverse aree in cui si suddivide il bacino le caratteristiche, i dati di traffico più recenti e le prospettive di sviluppo. Il mercato italiano, inoltre, è analizzato dal punto di vista delle autostrade del mare con il dettaglio delle caratteristiche della domanda e dell'offerta, quindi sono stati forniti dati sui servizi offerti, sulle rotte principali e sulla flotta. Ad arricchire, infine, l'analisi dell'Area Med, un approfondimento delle diverse fonti di finanziamento a sostegno del settore.

¹ A tutti i livelli di analisi si esaminano gli aspetti distintivi del comparto sia dal lato della domanda (volumi movimentati, rotte e traffici portuali) sia da quello dell'offerta (dimensione e composizione della flotta con un riferimento all'andamento dell'industria armatoriale e cantieristica).

Il lavoro prosegue con un'analisi statistica finalizzata ad evidenziare le relazioni internazionali del nostro Paese in termini di interscambio commerciale via mare. L'osservazione dei dati si concentra sia sull'individuazione dei principali partner commerciali dell'Italia sia sull'aspetto qualitativo degli scambi per individuare quelli di maggiore interesse per il nostro Paese. Allo scopo di inquadrare meglio il "peso commerciale" dell'Italia nel bacino mediterraneo viene proposto un approfondimento sullo scenario dei nostri traffici marittimi da e per l'Area Med, con l'indicazione dell'intensità degli scambi e dei principali partner interessati. Analoghe valutazioni sono state proposte anche per i principali Paesi europei coinvolti nel bacino del Mediterraneo, offrendo così un quadro sintetico e immediato delle relazioni commerciali marittime tra i Paesi comunitari e quelli dell'Area Med.

All'analisi statistica, segue infine l'indagine sul campo, ossia le interviste a personaggi del mondo delle istituzioni, delle associazioni di categoria, della finanza e delle imprese. Un'indagine territoriale che caratterizza le ricerche di SRM e che si innova e si apre al nuovo indirizzo internazionale con interviste anche a stakeholder esteri come ad esempio il porto di Barcellona, il Gruppo Contship, Maersk e MSC (carrier leader mondiali). Grazie dunque ai contributi degli intervistati è possibile conoscere le strategie per il rilancio, i punti di forza e debolezza del settore, ma anche le politiche di sviluppo, i fattori di crescita, i punti di vista su temi specifici - come la formazione e la necessità del coinvolgimento sempre maggiore di capitali privati per lo sviluppo delle infrastrutture marittime - e le diverse opinioni sulle prospettive future.

La ricerca si conclude con la terza parte dedicata a tre *case study* che offrono al lettore un approfondimento su tre aree del Paese dove è molto diffusa la cultura del trasporto marittimo ed in cui tale settore rappresenta una importante fetta per l'economia del territorio. In particolare sono analizzati:

- il *cluster* armatoriale della regione Campania dai Proff. Ennio Forte (Università Federico II di Napoli) e Lucio Siviero (Università di Catania), nonché da Erica Pighetti (Università Federico II di Napoli);
- il porto di Genova, la cui analisi è curata dai ricercatori della Sede di Genova della Banca d'Italia, Enrico Beretta, Alessandra Dalle Vacche e Andrea Migliardi;
- la portualità triestina, con il focus curato dal Prof. Giacomo Borruso dell'Università di Trieste e da Giuseppe Borruso, ricercatore dell'Università di Trieste.

CAPITOLO II

RISULTATI E MODELLO INTERPRETATIVO

1. Premessa

L'analisi ha approfondito le dinamiche evolutive che hanno interessato il settore del trasporto marittimo seguendo un doppio binario: uno bibliografico-statistico ed uno strategico-territoriale.

Nell'ambito del primo approccio, la complessità dell'argomento ha implicato il ricorso a molteplici tipi di fonti consentendo di fornire le più diverse interpretazioni dei fenomeni in atto. Nell'ambito del secondo criterio, invece, un contributo importante è stato fornito dalle testimonianze di alcuni tra i principali player pubblici e privati operanti nel settore (raccolte nell'indagine territoriale) e da specifici focus su alcune rilevanti realtà portuali italiane ed estere che hanno permesso di analizzare le problematiche del comparto da un punto di vista non solo descrittivo. L'indagine territoriale ha spesso consentito di interpretare in chiave diversa – attraverso la voce di chi è impegnato nel settore – le sezioni bibliografiche e statistiche mettendo in evidenza aspetti di interesse non rinvenibili in altro modo e completando l'analisi con informazioni, dati e documenti forniti dalle stesse entità intervistate.

Nell'attuale contesto economico il trasporto marittimo si configura come importante volano per la crescita dell'economia italiana sia se lo si considera in termini assoluti - il suo impatto sul Pil nel 2010 è stato pari al 2,6% - sia come accesso privilegiato delle materie prime e della commercializzazione dei prodotti finiti – il 54% del commercio estero italiano utilizza il vettore marittimo.

L'Italia ha un importante vantaggio strategico per la sua posizione nel Mediterraneo la cui rilevanza nelle rotte delle compagnie armatoriali non è venuta meno nonostante la crisi, anzi alcune previsioni (Censis, Federazione del Mare) stimano che al 2015 in quest'area vi sarà una intensificazione degli scambi tale da giustificare la propensione a nuovi investimenti all'apertura verso gli scambi internazionali.

Numerosi sono tuttavia i fattori che minacciano l'assetto economico e sociale dei porti italiani e l'intero assetto produttivo industriale del Paese: i vantaggi di costo dei paesi emergenti e l'impatto sulle scelte delle imprese riguardo ai luoghi di stabilimento, i ritardi ed i gap infrastrutturali portuali, di interconnessione e di accessibilità, problematiche connesse alle tempistiche, ai costi dei servizi ed alle esigue iniziative di innovazione, alle lunghe e farraginose procedure amministrative delle opere pubbliche e delle relative valutazioni ambientali. Tali fattori, combinati con un'offerta portuale sempre più robusta e qualificata in aree mediterranee extraeuropee e con le strategie delle grandi compagnie armatoriali - fatte di accordi di cooperazione e fusione, riassetto delle linee e rallentamento della velocità delle navi - hanno disegnato uno scenario di rischio di marginalizzazione per il nostro Paese. Ma innegabile resta il vantaggio competitivo che il versante mediterraneo

europeo offre in termini di costo della tratta marittima. Recenti stime quantificano un risparmio calcolato in 100 euro per un container da 40 Teu da Singapore ad un porto del versante nord occidentale del Mediterraneo. Dunque, la presenza di potenzialità ancora non sfruttate, per potersi tradurre in opportunità concrete di sviluppo e occupazione, non può fare a meno di politiche mirate.

Puntando essenzialmente sulla razionalizzazione dell'impianto normativo esistente e su un'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse finanziarie disponibili, queste possono contribuire ad accrescere la competitività del settore, generando così una serie di effetti, diretti ed indiretti, capaci di promuovere lo sviluppo di molteplici attività economiche tipicamente portuali e di altre attività *port related* ad esse funzionalmente collegate.

2. I risultati della ricerca

Le risultanze del lavoro di ricerca sono state strutturate nelle seguenti macro-aree:

- a) gli scenari economici nazionali ed internazionali di riferimento;
- b) lo shipping e la portualità nel Mediterraneo;
- c) l'interscambio commerciale marittimo;
- d) l'indagine territoriale.

a) Gli scenari economici nazionali ed internazionali di riferimento

L'analisi dei dati più recenti a disposizione e delle dinamiche che influiscono sulla domanda, ovvero l'andamento dei trasporti marittimi, e sull'offerta, ovvero la dimensione e la composizione della flotta, conferma la forza di un settore che va configurandosi sempre più come un mix complesso di attività rilevanti per la crescita economica.

Con riferimento allo scenario mondiale, gli ultimi anni hanno visto una profonda trasformazione degli equilibri economici, con il progressivo spostamento del baricentro dei traffici verso i paesi asiatici. A partire dal 2009 la Cina è il paese con la maggiore quota del commercio a livello globale. Sono, infatti, soprattutto le economie di paesi come Cina e India a registrare i più robusti segni di ripresa dopo la crisi; mentre risulta meno incisiva la crescita delle economie avanzate, di quelle europee soprattutto, con la sola eccezione della Germania.

In questo quadro di riferimento, il commercio internazionale ha acquisito un'importanza sempre maggiore, ed è forte la sua correlazione con l'andamento della produzione. Il valore delle esportazioni ha registrato nel 2010 un aumento record del 14% in termini di volumi, a fronte di un'espansione del Pil mondiale del 3,5%; a quest'ultimo aumento i paesi emergenti forniscono il contributo principale, superiore ai due terzi.

All'interno di questo nuovo scenario, i traffici marittimi mondiali sono stati caratterizzati da un aumento dei volumi dei beni trasportati, che nel giro di un ventennio – tra il 1990 ed il 2010 – sono raddoppiati, passando da 4 a 8,4 miliardi di tonnellate, con una crescita intaccata solo in misura contenuta dalla crisi del 2009.

Con riferimento ai paesi dell'Unione Europea, circa il 75% delle merci trasportate utilizza il mare.

Nell'ambito di tali traffici, al rallentamento della movimentazione nei porti dei paesi industrializzati (in questo senso si legga per esempio la diminuzione dei tassi di crescita di alcuni porti statunitensi) ha fatto da contraltare lo sviluppo sostenuto della movimentazione di rinfuse, merci containerizzate e non, nei paesi emergenti.

In particolare, per quanto concerne il traffico container, esso è prevalentemente concentrato sulle rotte che coinvolgono i paesi asiatici Far East – North America e Asia – Europa. Ed è proprio in Asia che sono presenti i primi porti al mondo in termini di traffico contenitori. A livello mondiale gli scali del Far East movimentano circa l'80% degli scambi a livello globale. Sui primi 5 porti a livello mondiali, 4 sono cinesi. Solo questi ultimi hanno movimentato nel 2011 poco meno di 90 milioni di Teu.

La modifica quali-quantitativa dei traffici marittimi ha avuto anche risvolti operativi sui porti. Le dinamiche dei consumi delle famiglie, l'andamento dei tassi di cambio e la domanda di materie prime e beni energetici hanno determinato uno spostamento dei flussi commerciali come provano i processi di riorganizzazione che stanno subendo vari servizi di linea di alcuni *global carrier*.

Sul lato dell'offerta, con riferimento alla flotta mercantile, la composizione del naviglio a livello mondiale riflette la domanda dei diversi prodotti. Come conseguenza dell'aumento della containerizzazione dei prodotti manifatturieri il peso delle navi portacontainer sul totale dell'armamento mondiale è cresciuto dall'1,6% del 1980 ad oltre il 13% del 2011. Tra tutte le tipologie di navi, queste ultime sono quelle con la più giovane età. In generale, l'età media dell'armamento mondiale è diminuita nel tempo, soprattutto a seguito della consegna di nuovo tonnellaggio. In particolare è diminuita l'età per dwt di stazza, in considerazione del fatto che le nuove navi tendono ad essere più grandi della maggior parte di quelle esistenti. Le navi costruite nel corso degli ultimi quattro anni sono in media oltre sei volte più grandi rispetto a quelle costruite venti anni prima. E' la Grecia che figura al primo posto tra i primi 20 paesi marittimi per tonnellaggio da carico controllato; l'Italia è tredicesima, con un totale di 836 navi di 1000 gt e oltre per 23, 3 milioni di dwt.

La flotta mondiale è costantemente cresciuta sotto l'aspetto della capacità delle navi: le unità di grande portata sono infatti aumentate rispetto a quelle c.d. "*small range*". Ma l'*orderbook* mondiale per nuove navi si è ridotto progressivamente a partire dal 2008, tanto che nel 2011, quarto anno di stagnazione della domanda – come segnalato da Assonave – gli ordini di nuove navi hanno registrato una flessione del 18% rispetto all'anno precedente, passando da un volume di commesse totali di circa 39 milioni di tslc (tonnellate di stazza lorda compensata) a 32 milioni di tslc.

La crisi economico-finanziaria internazionale ha avuto ripercussioni sul settore dello shipping, determinando una diminuzione dei volumi di import-export e del traffico marittimo in tutti i maggiori segmenti di business, seppur con diversa intensità. La contrazione del commercio internazionale ha impattato anche il segmento della costruzione di navi per il trasporto mercantile, con il risultato di far elevare la capacità di stivaggio inutilizzata. Dopo politiche di potenziamento della flotta perseguite nella fase espansiva del ciclo economico, l'industria cantieristica –

considerate le proprie caratteristiche intrinseche – non è riuscita ad adeguare prontamente la flotta, in termini di tonnellaggio e caratteristiche del naviglio, alle esigenze espresse dal mercato, generando un problema di *oversupply*. Tale eccesso di offerta ha provocato il calo delle rate di nolo, scese, in alcuni settori, al di sotto dei livelli di *break-even*. La caduta dei noli si è riflessa a sua volta in un calo dei prezzi di vendita di nuovo naviglio, creando un divario tra i prezzi stabiliti per le commesse antecedenti la crisi ed i valori riconosciuti alle navi in fase di consegna. In un contesto di riduzione di fatturati e margini, si è registrata una significativa revisione dei piani di investimento degli armatori, con la cancellazione degli ordinativi di nuove navi e la razionalizzazione dei servizi (legata ad alleanze e collaborazioni tra i gruppi armatoriali finalizzate a sfruttare al meglio la capacità di stiva disponibile sul mercato).

La riduzione del portafoglio ordini dei cantieri navali, connessa al fenomeno dell'annullamento di ordinativi confermati, ha generato diverse problematiche per il settore della cantieristica navale. Le flessioni maggiori nelle commesse hanno riguardato i produttori giapponesi ed europei. La maggior parte degli operatori coinvolti ha attuato strategie di attesa, adottando misure di contenimento come l'ancoraggio o il disarmo delle navi meno giovani.

Inoltre, i grandi gruppi armatoriali per competere nel mercato sono spinti ad incrementare il loro market share, acquistando navi sempre più grandi in grado di garantire economie di scala e abbattere i costi di ogni singola unità di carico trasportata.

Quale effetto di queste scelte sul settore si sta assistendo alla concentrazione del traffico in un numero sempre più ristretto di *super company* e parallelamente la riduzione progressiva degli *shipper* (porti e servizi portuali) in grado di negoziare con i grandi gruppi armatoriali.

Nell'ambito delle difficoltà generali che hanno contraddistinto il panorama economico degli ultimi anni il settore dello shipping nel nostro Paese ha mostrato comunque una capacità di tenuta; e questo grazie ad una serie di peculiarità intrinseche quali l'alta qualità dei servizi e dei prodotti realizzati, l'elevato grado di internazionalizzazione delle imprese, il patrimonio di manodopera qualificata disponibile, la capacità di innovazione nella produzione cantieristica navale, la pluralità di servizi offerti grazie all'ampio numero di porti commerciali.

Risulta evidente l'importanza delle attività marittime per l'Italia ed il "peso" dello shipping nell'economia del nostro Paese; un comparto che coinvolge in modo più o meno diretto numerosi settori tra cui quelli della logistica, della cantieristica, del trasporto merci e del turismo (tanto classico quanto crocieristico). Se è il mare a ricoprire un ruolo di primo piano tra le diverse modalità di trasporto utilizzate per l'export delle merci (il 54% del commercio estero italiano utilizza il trasporto marittimo), la rilevanza di questo settore è ulteriormente sottolineata dalle misure di impatto che il sistema marittimo genera sull'economia nazionale. Il Pil originato dalla componente industriale manifatturiera e terziaria del sistema marittimo nazionale è pari a circa 35 miliardi di euro.

Resta rilevante anche la capacità del settore marittimo di generare occupazione. Confitarma stimava, per la fine del 2010, 36.995 posti di lavoro a bordo della flotta

italiana, con 7.400 unità occupate a terra. La crisi economica ha riportato alla luce la necessità di salvaguardare, attraverso opportuni strumenti, i livelli occupazionali; diventa importante a tale proposito il tema della formazione professionale e dell'aggiornamento delle competenze. Da un lato servono i percorsi formativi, che consentano l'apprendimento di tecniche e conoscenze al passo con le innovazioni introdotte; dall'altro sono necessari iter professionali che consentano di cambiare posizione lavorativa nel corso della carriera, nel momento in cui ad esempio si decida di non navigare più e di esercitare un'attività lavorativa a terra.

Tra le peculiarità che caratterizzano il settore dello shipping nel nostro Paese si citavano anche i servizi offerti dal vasto numero di porti commerciali. A tale ultimo proposito, l'anno appena passato è stato caratterizzato da buone performance quasi per tutti gli scali italiani. I risultati non troppo positivi conseguiti dai porti di transhipment hanno pesato molto sull'andamento complessivo della movimentazione dei container. In particolare è Gioia Tauro a risentire della concorrenza degli scali di Port Said e Tangermed, generalmente in grado di offrire prezzi medi più contenuti rispetto all'Italia, maggiori spazi per il deposito ed il trattamento delle merci, procedure burocratiche e servizi di assistenza alle merci più rapidi.

Il settore dello shipping in Italia si contraddistingue anche per le peculiarità dell'industria cantieristica, la cui crisi si è fatta sentire ma con effetti non tanto pronunciati quanto in altri paesi. I cantieri italiani vantano una posizione di rilievo sia in Europa che a livello mondiale, operando in nicchie di mercato altamente specializzate e ad elevato contenuto tecnologico, quali la costruzione di navi da crociera e traghetti di ultima generazione. Ed è proprio grazie alla specializzazione in segmenti di mercato meno esposti alla concorrenza dei paesi asiatici (prevalentemente concentrata nei settori *liquid* e *dry bulk*) che l'attività dell'industria navale italiana ha resistito pur in una situazione economica non facile.

Se da un lato, lo shipping – come tutti i settori più esposti all'internazionalizzazione – ha risentito della crisi economica, dall'altro ci si aspetta che esso riesca ad agganciare prontamente la ripresa, appena questa troverà conferma nel ritorno a regime dei traffici su quelle rotte tra Europa e Asia che gli scali italiani – naturale porta di accesso dal Mediterraneo ai mercati del Nord Europa – sono chiamati a intercettare. In questo contesto, i flussi di traffico prodotti dalle economie emergenti potranno rappresentare una buona opportunità di stimolo alla ripresa della crescita di questo comparto.

Ma, perché il settore dello shipping possa riuscire a contribuire di nuovo in maniera rilevante alla crescita dell'economia nazionale, occorre soprattutto, nell'ambito di una visione strategica generale, ridefinire le linee di governance del comparto (ridefinizione tanto più necessaria alla luce dei mutamenti intervenuti negli scenari di mercato) che si traducano in concreti strumenti di sostegno alla ripresa del suo sviluppo. E' necessario lavorare in modo programmatico per disegnare una crescita effettiva del settore, definire in maniera chiara ed univoca una politica nazionale di sostegno, volta a rimuovere i fattori frenanti ed a riconoscere quanto sia rilevante sostenere il settore dello shipping per continuare a creare opportunità di sviluppo e rafforzare il suo ruolo nel contesto internazionale.

b) *Lo shipping e la portualità nel Mediterraneo*

L'analisi delle statistiche e dei dati più recenti relativi ai traffici *deep sea* e *short sea*, ha messo in luce il ruolo che il Mediterraneo ricopre nello shipping internazionale, evidenziando al contempo le opportunità e i rischi per l'Italia che, forte del suo posizionamento geografico e delle relazioni economiche e commerciali già instaurate con i Paesi che si affacciano sul bacino, può ricoprire un ruolo di primo piano a condizione di superare alcuni vincoli burocratici e di natura infrastrutturale.

Dopo il rallentamento delle attività, che ha avuto ripercussioni sulle performance e sulle strategie dei player del settore, il 2011 ha visto consolidare i segnali di ripresa già manifestati nel corso dell'anno precedente. In questo contesto evolutivo il Mediterraneo ha assunto un ruolo strategico, al centro degli interessi delle compagnie armatoriali per le sue potenzialità di sviluppo sia per le rotte internazionali, trovandosi sul percorso ottimale dei flussi di merci *eastbound* sia per la navigazione a corto raggio alimentata dal feederaggio e dall'incremento degli scambi nella direzione nord-sud.

L'analisi mette in luce il cambiamento del volto della competizione portuale nel Mediterraneo che ha visto la nascita e il rafforzamento di nuove strutture sulle Sponde Sud Est che ormai hanno scalato posizioni nel ranking del bacino confermandosi come infrastrutture di riferimento per le *shipping company* a livello globale. La nuova configurazione portuale del Mediterraneo è frutto delle scelte dei Paesi della Sponda Sud Est di rafforzare i loro scali sia con investimenti nazionali sia con l'approvazione di progetti logistici che hanno attirato investimenti esteri, in particolare dell'industria terminalistica che, in autonomia o in *joint venture* con le *shipping company* e le istituzioni locali, ha individuato nelle potenzialità di incremento dei traffici nell'area la garanzia di ritorno degli investimenti effettuati. A ciò si aggiungano le disomogeneità economiche, sociali e politiche che esistono tra le due sponde che comunque costituiscono un fattore di attrattività dei porti del Nord Africa.

L'analisi ha poi evidenziato la crescita dei flussi intraregionali in direzione nord-sud nel bacino come riflesso dello sviluppo economico dei Paesi della Sponda Sud Est nonché dell'integrazione euromediterranea: tali flussi, unitamente all'aumento del feederaggio strettamente connesso all'incremento del transhipment, hanno comportato la crescita nel Mediterraneo del trasporto marittimo in *Short Sea Shipping*: in quest'area si concentra ormai un terzo della navigazione a corto raggio dell'UE 27. Non si deve sottovalutare che le reti marittime di breve percorso per i paesi della sponda meridionale sono particolarmente importanti anche per la limitata affidabilità delle altre modalità di trasporto, a causa delle distanze ravvicinate e della scarsità in molte zone di percorsi terrestri praticabili.

Nel contesto che si è venuto a creare per l'Italia si sono concretizzate nuove opportunità di sviluppo: la rete dei servizi di linea container internazionali che include i transiti per il Mediterraneo di *carrier* globali ed anche servizi *feeder* ed *inframediterranei*, costituisce ad oggi un network estremamente articolato e capillare.

In particolare la navigazione a corto raggio per il nostro Paese è un segmento di mercato che presenta ancora ampi margini di crescita sia per l'impulso delle politiche

comunitarie e nazionali per lo sviluppo dell'intermodalità sia per il processo di integrazione economica e commerciale dell'area mediterranea. L'Italia in quest'ambito gode di vantaggi strategici importanti: è leader tra i Paesi dell'UE 27 per il trasporto di merci in SSS nel Mediterraneo; sotto il profilo dell'offerta, gli armatori italiani hanno investito molto in questo segmento rendendo quella italiana la prima flotta al mondo di traghetti Ro-Ro. La rete delle Autostrade del Mare offre un numero consistente di relazioni nazionali che collegano l'Italia al centro e al nord per proseguire poi verso l'Europa continentale; a queste si stanno sempre più aggiungendo relazioni internazionali in particolare verso i Balcani e verso la sponda Nord dell'Africa nell'ottica di agevolare la politica europea di favorire il processo di integrazione euromediterranea sia economico-commerciale che politico-culturale.

È chiaro che il vantaggio totale della somma delle due reti in termini di connessioni disponibili, accessibilità al mercato, europeo e mondiale è notevole e può generare ulteriori positività. Il tessuto imprenditoriale italiano è, infatti, costituito da piccole e medie imprese che possono cogliere con tali collegamenti importanti opportunità di internazionalizzazione e che diversamente avrebbero avuto notevoli difficoltà a collegarsi e relazionarsi con altri Paesi; in tal senso, il sistema portuale rappresenta un importante supporto allo sviluppo dell'economia territoriale.

Tuttavia, le opportunità di sviluppo e di intervento, pur molteplici, sono ancora condizionate da un sistema infrastrutturale non adeguato a sostenere un significativo incremento di traffici. Questo è vero per il segmento dello *Short Sea Shipping* la cui integrazione nella catena logistica, richiede certamente la promozione di efficienti collegamenti marittimi, ma non va disgiunta dalla realizzazione di connessioni adeguate, in termini di capacità e livello di servizio, con il sistema di trasporto terrestre sia stradale sia ferroviario. I vincoli infrastrutturali costituiscono un freno anche per le potenzialità degli hub italiani di catturare i flussi di traffici containerizzati sempre più frequentemente attirati dai nuovi porti della Sponda Sud ed Est del Mediterraneo, nonché dai porti spagnoli che offrono infrastrutture e collegamenti intermodali che consentono di effettuare le operazioni portuali seguendo criteri di efficienza e di efficacia sempre più importanti per le esigenze delle *shipping company*.

In tale scenario non si possono che aprire alcuni interrogativi per la portualità italiana: da una parte la grande opportunità di sviluppare nuovi traffici con i porti delle altre sponde del Mediterraneo non può che giovare agli scali nazionali. Tale vantaggio è ancora più evidente se si considera che, oltre al traffico in origine/destinazione di questi Paesi generato dallo sviluppo economico dell'area, laddove questi nuovi porti agiscano da hub sottraendo traffico agli scali di transhipment della Sponda Nord e del Northern Range, si apriranno possibilità di crescita insperate per i porti italiani, con i quali si potranno sviluppare collegamenti di feederaggio. D'altro canto, proprio la presenza di altri hub nel bacino del Mediterraneo, con indubbi vantaggi competitivi in termini di tempi e costi, potrebbe risultare dannosa per i porti di transhipment italiani il cui traffico già negli ultimi due anni risulta penalizzato.

Appare chiaro che per concretizzare le opportunità di sviluppo connesse ai traffici *deep sea* e *short sea* occorrerà quanto prima superare i vincoli infrastrutturali che

caratterizzano i nostri porti: rendere fluido, efficiente ed efficace il processo logistico riducendo i tempi per passaggio delle merci dai porti ai centri di consumo; snellire i vincoli burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali. Il vantaggio geografico, da solo, non è più sufficiente a garantire risultati di traffico; occorre stare sul mercato e, nel contesto economico pressato dalla crisi, questo significa poter offrire alle *shipping company* infrastrutture adeguate, efficienza ed efficacia nei servizi forniti.

c) *L'interscambio commerciale via mare*

Dall'analisi statistica effettuata essenzialmente per dar conto del “peso” del trasporto marittimo, emerge un settore che muove una considerevole mole di merci e con esse di milioni di euro, linfa importante in un momento difficile come quello che sta attraversando l'economia italiana. Si tratta, infatti, non sono di una delle principali modalità di trasporto utilizzate per l'ingresso e l'uscita delle merci dal nostro territorio, ma anche di un comparto in crescita rispetto al passato; di un comparto che, rispetto ai valori del 2009 e nonostante la crisi che ha caratterizzato tale anno, ha fatto registrare una ripresa di 3 punti percentuali in rapporto al PIL.

Cina e Stati Uniti sono i due partner più rilevanti con un interscambio complessivo quantificabile in oltre 50 miliardi di euro. Con il primo, in particolare, l'Italia ha in essere per lo più rapporti d'importazione legati a macchine ed apparecchi meccanici e a prodotti derivanti dall'industria tessile e dell'abbigliamento. Nei confronti degli Stati Uniti, invece, l'Italia si configura principalmente come paese esportatore di macchine ed apparecchi meccanici, prodotti alimentari e mezzi di trasporto.

Restrizzando il campo d'osservazione all'area europea (UE 27) e mediterranea si vede, invece, come i principali rapporti commerciali sono con Spagna e Francia nel primo caso e con Turchia e Tunisia nel secondo.

Nello specifico dell'Area Med – oggetto di un focus di approfondimento – è emerso come l'interscambio complessivo via mare ammonti ad oltre 40 miliardi di euro e tale dato rende l'Italia il primo partner commerciale dell'area per questo tipo di traffico precedendo la Francia e la Germania.

Scendendo nel dettaglio delle tre sottoaree individuate, l'interscambio marittimo si realizza prevalentemente con i Paesi del Southern Med (Algeria, Marocco, Tunisia, Libia ed Egitto). Tali territori, infatti, ne assorbono insieme oltre la metà del totale e si configurano come nostri partner commerciali soprattutto in riferimento ai prodotti petroliferi. Solo in seconda battuta si ritrova lo scambio di macchine ed apparecchi meccanici e dei prodotti derivanti dall'industria tessile e dell'abbigliamento.

In termini di singoli Paesi, infine, è la Turchia a prevalere su tutti gli altri assorbendo oltre un quarto dell'interscambio totale via mare in essere con l'Area. Ciò rappresenta, tuttavia, una novità nella configurazione complessiva: i dati mostrano, infatti, come dal 2008 al 2010 è stata la Libia la nostra principale controporte commerciale, ma il calo che questa ha vissuto nel 2011 (pari al 77,5% rispetto al 2008) ha modificato gli scenari ponendola al quinto posto della classifica dei principali partner dopo Turchia, Tunisia, Egitto e Algeria.

d) L'indagine territoriale

L'indagine ha coinvolto un variegato panel di imprese che operano nello shipping ovvero *carrier* di livello globale, *carrier* particolarmente focalizzati sul Mediterraneo, società terminalistiche e operatori del trasporto marittimo quali spedizionieri e agenzie marittime. Dalle interviste è emerso come tutte le società, sebbene con diversi ambiti di attività, abbiano dovuto rivedere le loro strategie al fine di adeguarsi alle nuove condizioni di mercato dettate dalla crisi e disporre di nuovi strumenti per competere.

Il prospetto che segue riporta in sintesi alcune tra le diverse direttrici seguite dalle imprese, con l'indicazione dell'intensità del ricorso alle stesse in base alle dichiarazioni ottenute nel corso delle interviste:

ALCUNE STRATEGIE ADOTTATE DAGLI ARMATORI PER FRONTEGGIARE LA CRISI	Intensità (da 1 a 5)
• Diversificazione delle attività e dei servizi	2
• Concentrazione orizzontale	3
• Concentrazione verticale	2
• Rinnovamento della flotta	3
• Sviluppo delle opportunità derivanti dall'intensificarsi dello Short Sea Shipping	4
• Investimenti in ricerca e innovazione tecnologica	1
• Qualità e flessibilità del servizio	4
• Economie di scala	1

Sono state poi considerate le potenzialità di crescita per le imprese connesse allo sviluppo delle Autostrade del Mare. A questo riguardo l'intervista realizzata con la RAM si è focalizzata sugli incentivi all'intermodalità, quali oltre all'Ecobonus, quelli indirizzati all'aggregazione delle imprese dell'autotrasporto, alla formazione professionale per tali imprese e il Ferrobonus. Inoltre sono state approfondite le numerose attività europee seguite dalla RAM che in sostanza si pongono il fine di creare le condizioni per sistemi di collegamenti marittimi nel Mediterraneo e consentire quindi di attrarre i maggiori flussi di traffici in transito. Tutte le attività in atto, sia a livello nazionale che comunitario, volte all'implementazione delle Autostrade del Mare, risultano essere degli strumenti in grado, da un lato di promuovere l'intermodalità strada-mare, dall'altro di accelerare il processo di integrazione euro-mediterranea, sia dal punto di vista economico commerciale che politico-culturale, soprattutto in un momento storico che vede numerose agitazioni socio-politiche e alcuni focolai di crisi nei Paesi che si affacciano sulla sponda Sud del Mediterraneo.

Nell'indagine sono state approfondite anche le esigenze logistiche delle imprese, in particolare quali sono le caratteristiche che esse cercano in un porto e che determinano la scelta di operare o meno con esso. Le principali sono l'efficienza e il costo delle operazioni, l'accessibilità nautica, il peso della componente fiscale a carico dell'armamento, l'accessibilità economica ai mercati di origine e destinazione. Tuttavia, soltanto attraverso l'analisi dei contesti economici e sociali di riferimento dei porti e attraverso la conoscenza approfondita degli elementi che caratterizzano l'attività

di imprese delle linee di navigazione, è possibile determinare quali siano i reali fattori chiave di successo di un porto piuttosto che di un altro.

Nel prospetto che segue sono indicati in sintesi tali elementi:

FATTORI DI ATTRATTIVITÀ DEI PORTI	
Efficienza che si misura con:	• Presenza di società terminalistiche efficienti • Caratteristiche infrastrutturali • Burocrazia efficiente e snella • Posizionamento geografico

L'indagine ha approfondito anche la valutazione dell'offerta logistica del nostro Paese allo scopo di far emergere una visione privilegiata della competitività del sistema portuale nazionale attraverso il parere di operatori che possono vantare un'esperienza e un'attività di rilievo mondiale, peraltro ricoprendo posizioni di leadership, che quindi conoscono e operano con tutte le realtà portuali del mondo. Essi quindi sono i giudici più qualificati per fornire un parere obiettivo su questo tema. Questi sottolineano che senza alcun dubbio il principale vantaggio del Paese è la sua posizione geografica che, unita alla presenza di molti porti e alla sua tradizione e vocazione verso il commercio marittimo, consentono all'Italia di rappresentare la piattaforma ideale per il traffico merci proveniente dal Far East.

Tuttavia, l'indagine territoriale ha messo in luce anche la debolezza principale dell'Italia che concerne proprio l'assetto del settore, che non risponde ancora ad una visione di sistema né con riferimento ai soli porti né con riferimento alle connessioni con le altre infrastrutture. In sostanza, ciò che veramente distingue l'Italia dagli altri Paesi europei riguarda gli aspetti relativi all'organizzazione territoriale e gestionale dell'offerta ed alla governance: le reti, che sono alla base dell'esercizio dell'intermodalità nella programmazione degli investimenti e definizione delle priorità, seguono percorsi ancora troppo autonomi e non soggetti a processi anche solo di coordinamento.

Analogie tra le considerazioni sia delle imprese sia della finanza si ritrovano proprio in merito alle criticità percepite del sistema logistico italiano. Le difficoltà che rallentano lo sviluppo di un sistema logistico efficiente ed efficace e che allo stesso tempo rendono più complesse le operazioni finanziarie inerenti il settore sono la poca chiarezza del quadro normativo a livello nazionale/locale e le difficoltà intermodali.

Nella figura che segue sono indicate le principali debolezze del sistema portuale italiano evinte dall'indagine territoriale.

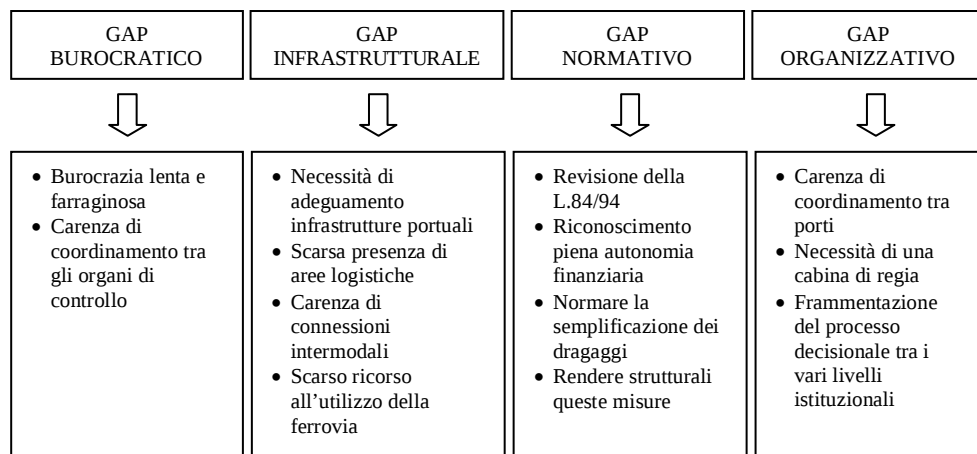
I gap dei porti italiani

FIGURA 1 - FONTE: elaborazione SRM

Proprio per conoscere più da vicino queste realtà e per valutarne le potenzialità competitive sono state contattate anche le Autorità Portuali, espressione operativa del territorio. Il dato condiviso emerso dall'indagine è che i traffici merci sono tornati a crescere in particolare nel Mediterraneo, e che l'obiettivo di attrarli può essere conseguito creando delle strutture quanto più vicine alle esigenze degli operatori tanto nazionali quanto, soprattutto, internazionali.

I trend di sviluppo emersi dall'indagine territoriale e messi in atto o programmati dalle Autorità Portuali sono sintetizzati nel seguente schema.

LINEE DI SVILUPPO DELLE AUTORITÀ PORTUALI

- intervenire in una logica di sistema stringendo accordi ed alleanze con altri porti per cogliere le opportunità offerte dal mercato;
- creare infrastrutture ed eventualmente ridisegnare il layout portuale per renderlo più efficiente e maggiormente competitivo;
- l'insediamento in porto e nel retro porto di strutture dedicate alla logistica, quali la piattaforma logistica e il distripark;
- migliorare e potenziare il sistema intermodale in modo da coniugare lo sviluppo economico con la salvaguardia dell'ambiente;
- puntare sul waterfront per armonizzare il porto alla città creando servizi per entrambi, migliorando così il paesaggio urbano.
- rivisitare in chiave moderna la governance dei porti;
- cogliere le opportunità connesse allo sviluppo dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

L'indagine ha dato voce a Confitarma per gli aspetti generali e strategici e per approfondire l'importanza della formazione nello shipping. La Confederazione Italiana Armatori ha allo scopo creato l'Accademia della Marina Mercantile che opera con corsi IFTS (Formazione Tecnica Superiore): è stata questa una risposta alle esigenze del settore che richiede competenze specialistiche.

Infine, attraverso le interviste a Mediocredito Italiano del Gruppo Intesa-Sanpaolo e all'European PPP Expertise Centre (EPEC), l'indagine ha approfondito la finanza, che ha sempre avuto un'attenzione particolare per lo shipping, settore *capital & asset intensive*, che richiede quindi competenze e professionalità molto elevate. L'analisi ha messo in luce le difficoltà del comparto messo alla prova dalla crisi economica, che ha comportato una riduzione del valore degli asset e un aumento dei costi dei finanziamenti a lungo termine, al contempo evidenziando possibili strategie di crescita e di supporto come la Project Bond Initiative.

3. Le connessioni tra gli indici del trasporto marittimo e le dinamiche dell'economia mondiale

Le analisi e gli approfondimenti condotti nella ricerca hanno fornito gli strumenti per realizzare un "esperimento pilota", ovvero l'individuazione di una serie di variabili che evidenziano la connessione tra l'andamento dello shipping e quello dell'economia.

Il *Baltic Dry Index* (BDI) è un indice dell'andamento dei costi del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie delle *navi dry bulk cargo* lungo 26 rotte commerciali; malgrado il nome indichi diversamente, esso raccoglie i dati delle principali rotte mondiali e non è ristretto a quelle del Mar Baltico. L'indice BDI è espresso in dollari Usa; pertanto il suo andamento può essere influenzato dell'andamento del cambio della valuta statunitense.

L'indice riflette le informazioni relative alle navi cargo che trasportano materiale "dry", quindi non liquido (petrolio, materiali chimici, etc.) e "bulk", cioè sfuso. Riferendosi al trasporto delle materie prime o derrate agricole (carbone, ferro, grano, etc.) costituisce anche un indicatore del livello della domanda e dell'offerta di tali merci.

Queste sue caratteristiche lo rendono idoneo a mostrare i segnali di tendenza della congiuntura economica e per tale motivo è costantemente monitorato. Le materie prime, infatti, si posizionano all'inizio della catena del valore, il BDI è considerato un buon anticipatore del loro prezzo e di conseguenza un indicatore precoce della congiuntura mondiale. Quando la domanda di trasporto diminuisce e le navi sono ferme nei porti, i noli scendono drasticamente, mentre risalgono nelle fasi di ripresa economica internazionale che attivano un più intenso traffico di materie prime via mare.

Ciò è dovuto al fatto che l'offerta di trasporto è tipicamente anelastica in quanto occorre tempo per costruire navi ed è costoso tenerle ferme nei porti. Lo shipping è un settore in cui prevalgono i costi fissi (in particolare l'ammortamento della costruzione della nave), mentre i costi variabili (il costo del lavoro e del carburante) pesano meno, per cui una carenza di domanda induce gli armatori a prezzare i noli al prezzo marginale (quello dell'equipaggio più il carburante il cui costo ad inizio 2012, alla luce dei progressivi aumenti, incide sulle spese totali di un viaggio Asia-Mediterraneo all'incirca del 60%), trascurando l'ammortamento; le variazioni della

domanda, quindi, si riflettono direttamente sul costo dei noli marittimi. In sostanza i noli riflettono in modo immediato l'andamento del mercato: quando sono bassi, non c'è domanda, dato che l'offerta è rigida.

Inoltre, la sensibilità dell'indice non è influenzata da effetti speculativi vista la natura prettamente "reale" delle componenti dell'indice stesso. Il BDI presenta variazioni brusche e la sua volatilità è considerata un amplificatore delle variazioni di tendenza.

L'ultimo picco del BDI (11.771) risale a maggio 2008, quando non erano ancora evidenti gli effetti sull'economia reale della crisi dei mutui *subprime* negli Usa, e la richiesta di materie prime da parte della Cina era ancora in crescita esponenziale per alimentare i suoi notevoli flussi di esportazioni.

Da quel momento l'indice ha presentato una fase di flessione fino alla prima settimana di dicembre 2008 in cui ha raggiunto quota 672, perdendo il 94% del suo valore. Questa riduzione è imputabile, in modo preponderante, alla notevole contrazione dei consumi globali di acciaio a seguito del rallentamento delle economie mondiali e alla conseguente riduzione della domanda di minerale di ferro, principalmente importato via mare dal Brasile e dall'Australia, da parte delle acciaierie asiatiche, in particolare cinesi, che fino a pochi mesi prima avevano rappresentato il mercato più grande ed a più rapida crescita. Dopo questa fase, è iniziato un processo di risalita del BDI molto lento e piuttosto irregolare, con rimbalzi dovuti prevalentemente a fenomeni speculativi e successive fasi di riassetto. Nella prima settimana di febbraio 2012 l'indice si è nuovamente indebolito, raggiungendo il valore minimo di 648 per poi risalire mantenendo comunque un andamento altalenante; a maggio del 2012 ha superato la quota di 1.100.

Le ragioni di "ups and down" così bruschi sono diverse. La quotazione del Baltic Dry index è dipendente dal trend della domanda e dell'offerta di settore: lo shipping continua ad essere caratterizzato dal fenomeno dell'*oversupply*, ovvero da un eccesso di stiva, malgrado il forte aumento del numero delle navi avviate alla demolizione. Ci si trova in una situazione di *overtonnage* perché sulla base delle stime di sviluppo economico e di crescita dei traffici da parte degli analisti del settore, negli anni subito precedenti alla crisi del 2009, molti "global carrier", con pieno supporto delle banche, hanno posto in essere piani di sviluppo e collocato ordini ai cantieri per navi sempre più grandi, imponendo le loro strategie di potenziamento anche verso le compagnie più piccole, che sono state indotte ad uniformarsi onde evitare di rimanere tagliate fuori dalla corsa al gigantismo e quindi dal mercato.

La crisi ha investito lo shipping proprio nel momento in cui era stata pianificata la massima espansione delle attività portandosi dietro il combinato effetto della stretta creditizia, della caduta del valore delle navi poste a garanzia dei finanziamenti e del crollo dei noli, seguito dal brusco rallentamento del commercio internazionale.

A riprova del collegamento tra il valore dei noli e l'equilibrio tra la domanda e l'offerta del mercato, la flessione a fine del 2010 è stata registrata in coincidenza con l'ingresso nel *trade* fra Asia ed Europa di 19 nuove costruzioni da oltre 10.000 Teu e l'avvio di una competizione sempre più accesa tra le compagnie, spinte a riempire a tutti i costi gli aumentati spazi di stiva. Questo trend è continuato per tutto il 2011 e

ha determinato all'inizio del 2012 un incremento di capacità della flotta mondiale pari al 9%. Probabilmente ancora eccessivo, considerato che le più ottimistiche previsioni di crescita del *trade* globale si attestano al 7%, tenuto conto della crisi europea e del rallentamento delle economie di Paesi come la Cina ed il Brasile che negli ultimi anni avevano mostrato tassi di crescita notevolmente superiori rispetto a quelli attuali¹.

Alcune stime² fissano in 2 anni il tempo necessario al settore per ritrovare l'equilibrio tra domanda e offerta perché:

- gli ordini di nuove navi si sono ridotti;
- la cantieristica sta riducendo la sua attività di costruzione e sta maggiormente orientandosi verso le riparazioni e lo *scrapping*;
- le istituzioni finanziarie stanno riducendo i finanziamenti destinati agli investimenti dello shipping;
- i paesi BRICS stanno continuando a mantenere il loro ruolo nel commercio delle merci;
- molti indici sono al rialzo e si sta assistendo ad un'accelerazione della ripresa in molte aree.

Se dal punto di vista dell'offerta del mercato si è in presenza di una sovraccapacità di stiva, l'andamento della domanda dipende strettamente dalle dinamiche delle variabili macroeconomiche.

Nel grafico sottostante è stato effettuato un confronto tra l'andamento degli indicatori dell'economia globale (GDP, International trade, Seaborne trade) e quello del Baltic Dry Index negli ultimi 10 anni.

¹ FEDERAGENTI, *Relazione del Presidente alla 63° Assemblea Generale*, maggio 2012.

² BOTTIGLIERI G., *Italy and the World – Quo vadis?*, maggio 2012.

*Andamento del Pil mondiale, del commercio internazionale,
del commercio via mare e del Baltic Dry Index, 2002-2012
(Anno 2000 = 100)*

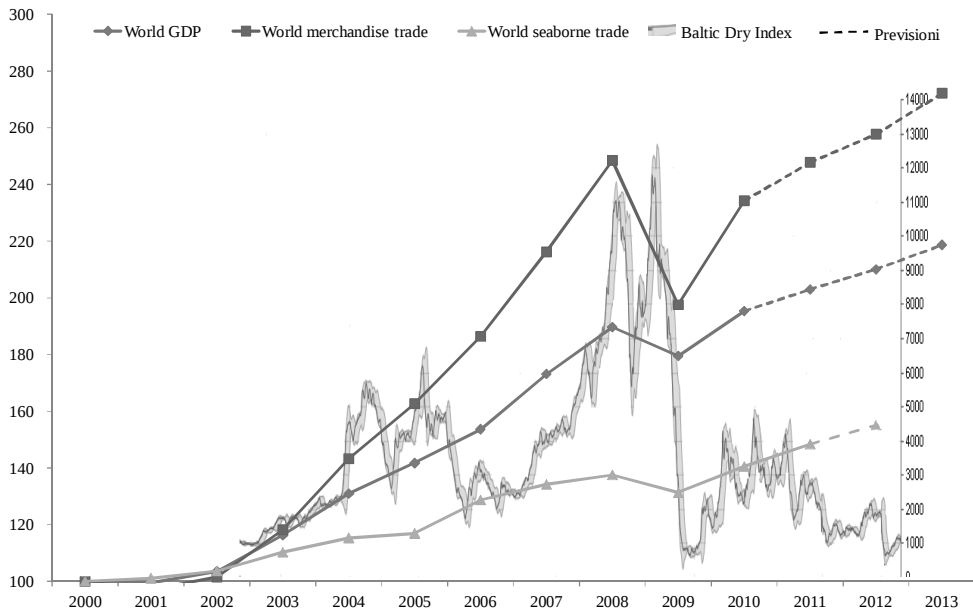


GRAFICO 1 - FONTE: elaborazione SRM su dati UNCTAD, IMF, Clarkson, Findata, 2012

La dinamica del BDI nel decennio considerato è correlata all'andamento degli indicatori globali presi in esame. In particolare, si evidenzia come la riduzione dei noli, nel triennio 2009-2011, abbia seguito in simbiosi la dinamica riflessiva del prodotto lordo mondiale generato dalle nazioni più avanzate economicamente e il rallentamento del commercio internazionale. Successivamente fino alla fine del 2011 la dinamica dei noli risulta altalenante con parziali recuperi e tendenza al rialzo in corrispondenza di una tendenza del PIL positiva ma in decrescita.

Nel 2012 non si ritrova questa immediata correlazione perché il BDI ha subito nuovamente un ribasso nonostante il PIL, il commercio internazionale e lo stesso trasporto marittimo sostanzialmente previsti al rialzo.

A cosa è dovuto il crollo?

In realtà sono molte le variabili coinvolte e alcune sono di difficile inquadramento: oltre a quelle legate alla sovraccapacità di stiva si aggiungono le fibrillazioni dell'Eurozona, provocate dal pesante e preoccupante deficit pubblico di alcuni Stati membri, la delicata situazione del Giappone post-tsunami che nel 2011 ha chiuso in rosso la bilancia commerciale dopo tre decenni di ininterrotto surplus, e non ultime le incertezze legate ai ritmi di crescita dell'economia cinese. Una spiegazione può essere data se si considera che l'indice preso in esame misura il costo del trasporto delle materie prime e quindi il suo andamento può essere correlato alle performance economiche dei Paesi che maggiormente determinano uno spostamento di tali merci: si fa riferimento alle

prime due economie mondiali, gli USA, primi al mondo per importazioni e secondi per esportazioni, e la Cina, seconda al mondo per importazioni e prima per esportazioni. Si può anche affermare che il Baltic Dry index sia un indice indiretto ma piuttosto probabile dell'attività manifatturiera in Cina che esporta quasi tutto via mare, e in più per la sua economia di trasformazione deve noleggiare le navi anche per importare le materie prime. Col tempo, il Baltic Dry è diventato un indicatore sempre più "cinese" perché ormai è la Cina a dominare il commercio marittimo di materie prime, in particolare quelle "secche", come il minerale di ferro (che costituisce un terzo dei carichi) e il carbone.

Nel grafico che segue sono stati messi in relazione la dinamica di crescita della Cina, dei Paesi emergenti e in via di sviluppo, degli Stati Uniti con l'andamento del Baltic Dry Index.

*Andamento del Pil della Cina, dell'economie emergenti e in via di sviluppo, dell'Area Euro, degli Stati Uniti e del Baltic Dry Index, 2002-2012
(Anno 2000 = 100)*

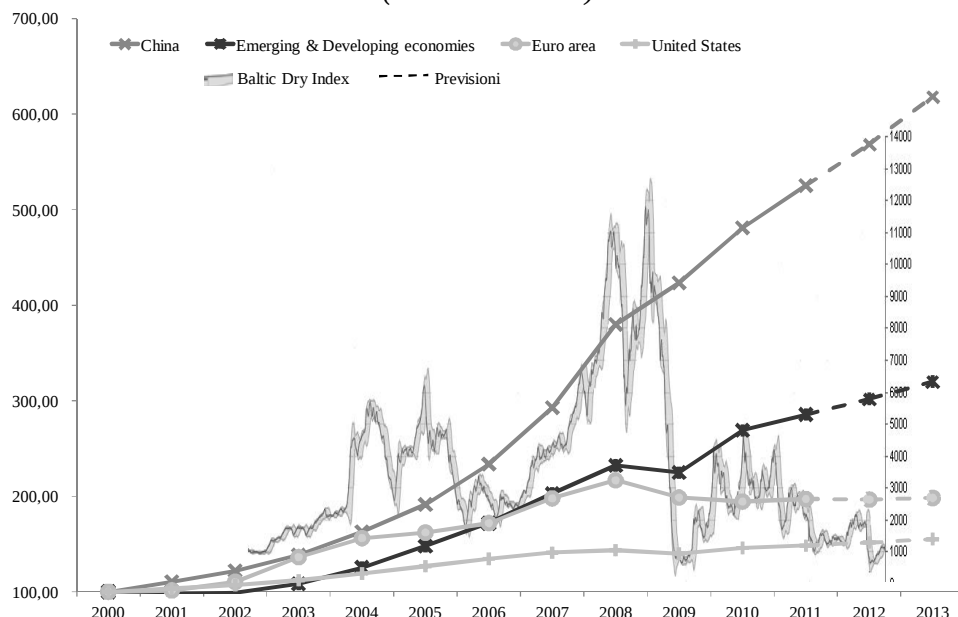


GRAFICO 2 - FONTE: elaborazione SRM su dati UNCTAD, IMF, Findata, 2012

L'analisi dei Pil delle economie analizzate ha messo in evidenza che la crisi economica ha provocato una generale attitudine a maggiori cautele nella propensione alla spesa, con una conseguente riduzione nei consumi e, per molti settori, un inevitabile eccesso di capacità produttiva. Le economie emergenti, come indica il grafico sopra riportato, hanno continuato ad essere favorite da motori di crescita endogeni, ma non sono state del tutto immuni dal rallentamento dei Paesi avanzati: le stime per il 2012 e il

2013 confermano infatti la crescita sebbene a tassi più contenuti di quelli mostrati negli anni precedenti.

L'area euro è quella che presenta il più forte rallentamento: il 2011 è stato l'anno della crisi del debito pubblico, iniziata in tre Paesi (Irlanda, Grecia e Portogallo) ma ben presto ha contagiato anche Spagna ed Italia comportando un deterioramento nel ciclo della gran parte dei settori economici e il declino delle importazioni. Le previsioni al 2012 sono addirittura di recessione per poi mostrare una lieve ripresa l'anno successivo.

Negli USA la crescita è rimasta debole, con una disoccupazione ancora elevata anche se in miglioramento e con tensioni sui mercati finanziari che continuano a rappresentare rischi per le prospettive dell'economia.

Anche l'economia cinese comincia a presentare segnali di rallentamento: nel 2011 la crescita del Pil ha frenato rispetto a quella del 2010, prevalentemente per la riduzione nella domanda da parte degli Stati Uniti e dell'Europa e le stime formulate dal Fondo Monetario Internazionale mostrano un rallentamento per effetto del quale lo sviluppo dell'economia non sarà più a due cifre ma al 2012 è stimato all'8,2%;

L'indicatore divenuto forse più legato a quello dell'andamento dei noli è diventato lo Shanghai Composite Index, l'indice ponderato di tutti i titoli che vengono scambiati presso la Borsa di Shanghai che mostra un andamento altalenante che a partire dal 2011 mostra una tendenza al ribasso.

Il grafico che segue mostra la correlazione fra i prezzi delle azioni cinesi e il BDI.

*Andamento del Pil, dell'import, dell'export cinese e del Baltic Dry Index, 2002-2012.
Anno 2000 = 100. Trend dello Shanghai Composite index 2000-2012*

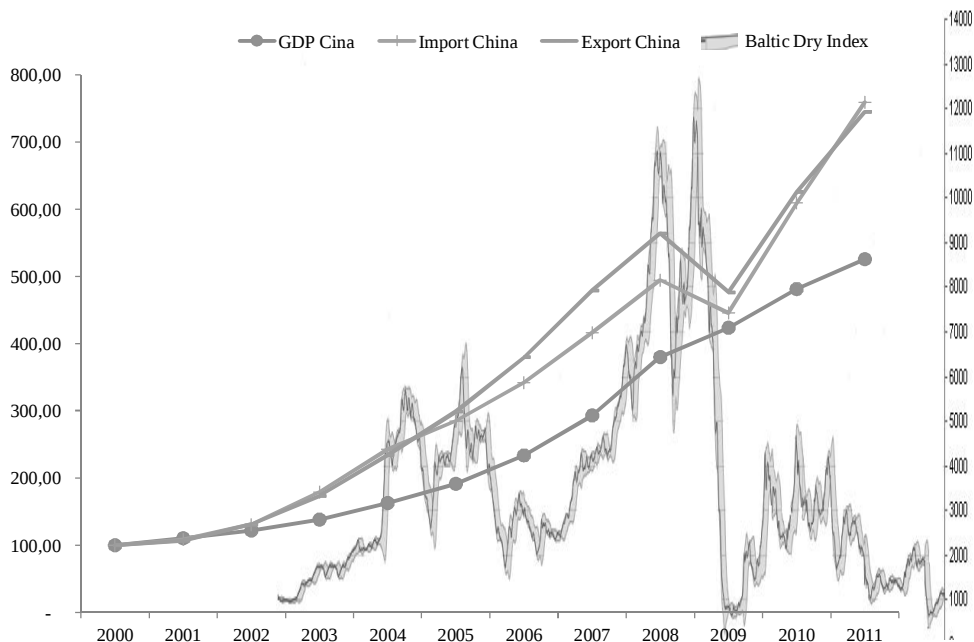




GRAFICO 3 - FONTE: elaborazione SRM su UNCTAD, IMF e Moneycontrol.com, 2012

Il quadro di incertezza che sta caratterizzando lo shipping, rivelato dall'andamento molto altalenante del BDI, ha avuto naturalmente anche un impatto sul piano della finanza di settore. Il calo dei noli marittimi, infatti, indebolisce gli armatori, che da un lato vedono ridursi il valore di mercato delle loro flotte e dall'altro trovano sempre più difficoltà a mantenersi in pari con i piani di rimborso dei mutui contratti per acquisire le navi, e naturalmente accrescono le difficoltà che gli armatori incontrano nell'ottenere dalle banche i finanziamenti necessari per acquistare nuove navi. Non va sottovalutato che l'industria dello shipping è caratterizzata da un'elevata intensità di capitale che si traduce in un livello fisiologicamente alto del grado di indebitamento.

4. Il "peso" sul sistema economico nazionale

L'adozione di misure a sostegno del trasporto marittimo in Italia potrebbe valorizzare un potenziale molto elevato in termini di competitività e crescita, in particolare nell'attuale congiuntura economica. Nel 2010, il contributo che il sistema marittimo nazionale nel suo complesso ha offerto alla formazione del PIL è stato pari al 2,6%; anche a livello occupazionale, la rilevanza di questo settore è significativa con oltre 213 mila unità di lavoro occupate direttamente.

A rafforzare il valore di questo comparto nel sistema economico generale contribuisce l'elevato grado di integrazione del sistema portuale-logistico con il tessuto produttivo italiano. Tale relazione è efficacemente rappresentata dai moltiplicatori di reddito e occupazione del cluster marittimo italiano stimati dal Censis che sono pari rispettivamente, a 2,37 e 1,73 (dati al 2009). Ciò significa che:

- ogni 100 euro di investimenti/servizi effettuati nel comparto ha attivato 237 euro di reddito complessivo nel sistema economico nazionale;
- 100 nuove unità operanti nel cluster marittimo attivano 173 nuovi posti di lavoro nel sistema produttivo generale.

L'incidenza di questo settore sull'economia nazionale appare pertanto rilevante e deve far riflettere il suo carattere strategico: esso si configura come uno dei principali settori per i quali occorre ragionare in termini di nuovi e consistenti investimenti.

A fronte di tali evidenze si è ritenuto utile fornire ulteriori elementi, veri e propri indicatori di peso, che riprendendo dati e considerazioni effettuate nel corso della

ricerca, mostrano in modo immediato e sintetico la rilevanza dello shipping nell'economia italiana. Per l'esplicazione dell'analisi si è scelta la forma tabellare.

Gli indicatori di peso dello shipping

PIL generato dal sistema marittimo nazionale (md€)	39,5		
Fatturato annuo generato dal settore armatoriale italiano (md€) al 2009	11		
Numero imprese del cluster marittimo nazionale al 2011	7.024		
Interscambio commerciale marittimo (mil.ni tonn) al 2010	494,1	13,6% dell'EU 27	3° in EU 27
Interscambio commerciale marittimo (md€) al 2011	242,4		
Interscambio commerciale marittimo / PIL	15,3%		
Peso trasporto marittimo / Trasporto complessivo	31,2%		
Merci movimentate in SSS (mil.ni tonn) al 2009	235,6	41,6% dell'area Med	1° nell'area Med
Passeggeri movimentati via mare (migliaia) al 2010	87.658	22% nell'EU 27	1° in EU 27
Flotta italiana (dwt) al 2011	19.243.429	7,3% dell'EU 27	4° in EU 27
Flotta italiana Ro-Ro (dwt) al 2011	1.248.357	13% del Mondo	1° nel Mondo

TABELLA 1 - FONTE: elaborazioni SRM

5. Indicazioni di policy

A partire dalle riflessioni svolte nella ricerca sono stati elaborati alcuni suggerimenti che, puntando essenzialmente sulla razionalizzazione dell'impianto normativo e burocratico esistente e su un'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse finanziarie disponibili, possono contribuire a sostenere il settore e la competitività del nostro Paese, sollecitando il passaggio ad un modello logistico più coerente rispetto alle esigenze dettate dal contesto globale.

Le indicazioni individuate sono state riepilogate in un prospetto che rappresenta una distinzione tra infrastrutture e imprese, riprendendo in tal modo i diversi aspetti in cui può essere articolato il settore dello shipping.

PER LE IMPRESE:

- *Stimolo all'internazionalizzazione e all'innovazione del sistema manifatturiero*
- *Agevolazioni burocratiche e normative*
- *Creazione di uno sportello unico portuale*
- *Incentivazione all'innovazione logistica*
- *Sostegno strutturato alle Autostrade del Mare*
- *Elaborazione di un Piano di sviluppo del trasporto marittimo*

PER LE INFRASTRUTTURE:

- *Orientamento degli investimenti verso il consolidamento delle infrastrutture già esistenti*
- *Definizione normativa più netta di Autonomia Finanziaria*
- *Facilitazioni all'intervento del capitale privato nel finanziamento delle opere portuali*

SECONDA PARTE

IL TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE E INTERNAZIONALE

CAPITOLO III

**IL MERCHANT SHIPPING:
ANALISI DEGLI SCENARI ECONOMICI NAZIONALI E INTERNAZIONALI
E DELLE PROSPETTIVE DEL SETTORE**

1. Premessa

Shipping, porti e attività di logistica sono divenuti settori rilevanti per le dinamiche evolutive dell'odierna economia globale. In particolare, quello dello shipping è un comparto il cui sviluppo è legato a trend di lungo periodo come quello ad esempio dei fattori demografici, della crescita economica delle aree del mondo, dei cambiamenti strutturali e permanenti nella domanda di materie prime. Per queste sue caratteristiche, il settore del trasporto marittimo ha risentito in misura piuttosto palese della crisi del 2008 e della sua diffusione in tutte le principali economie. Il rallentamento dell'economia ha comportato tra il 2008 e il 2009 una contrazione di tutte le categorie di volumi movimentati, in particolare delle merci containerizzate. Già l'anno successivo è stato caratterizzato da una significativa ripresa dei traffici marittimi internazionali che hanno superato i livelli registrati nel periodo pre-crisi. I dati testimoniano una risalita dei traffici e le positive previsioni per il futuro possono essere considerate un buon punto di partenza per il recupero delle posizioni ricoperte nel passato.

Sullo stato attuale di questo settore e sulle sue possibili evoluzioni si è concentrato il presente studio, che ha analizzato questo comparto con riferimento al solo trasporto delle merci. In genere, quando si parla di shipping si intende il servizio di trasporto per via marittima sia di merci che di persone, distinguendo tra *merchant shipping* e trasporto passeggeri. Il primo settore costituisce parte integrante del ciclo produttivo delle merci trasportate, il secondo, invece, include i fattori legati ai servizi di trasporto delle persone ed al turismo. Scopo di questa analisi è dunque quello di inquadrare la realtà attuale del *merchant shipping*, attraverso l'indagine degli andamenti di alcune variabili che caratterizzano il settore sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta.

Lo studio si apre con l'osservazione delle dinamiche settoriali a livello mondiale nell'ambito della congiuntura economica internazionale, mettendo in luce il ruolo che lo shipping ricopre in tale contesto, per poi passare alle caratteristiche di questo comparto nello scenario economico europeo, ed infine approfondire le peculiarità ed il valore del settore nel contesto economico e territoriale italiano. In tutti i livelli di analisi, si sono esaminati gli aspetti distintivi del comparto sia dal lato della domanda che da quello dell'offerta. Le dinamiche della domanda sono state indagate attraverso l'analisi dei volumi movimentati, in particolare osservando i dati sulla movimentazione delle merci per via marittima, sulle rotte seguite e sui traffici portuali. Le dinamiche dell'offerta sono state indagate, invece, con riferimento alla dimensione ed alla composizione della flotta mercantile, con attenzione al settore armatoriale ed all'andamento dell'industria cantieristica.

2. Le dinamiche settoriali a livello mondiale

Gli ultimi anni hanno visto una profonda trasformazione degli equilibri economici; si è andato consolidando lo spostamento ad est del baricentro dei traffici al punto che a partire dal 2009 la Cina è divenuta il paese con la maggiore quota del commercio a livello globale. Il commercio europeo - che fino a pochi anni prima era orientato in prevalenza lungo la direttrice atlantica verso gli Stati Uniti (principale partner commerciale dell'Europa) - si è poi indirizzato verso l'Asia. Come si evince dalla tabella che segue, il valore dei movimenti bilaterali relativi all'export tra Europa ed Asia ammonta nel 2010 a 1.332 miliardi di dollari a fronte dei 952 generati dalle relazioni tra il Vecchio Continente e l'America.

*Flussi commerciali tra grandi aree (esportazioni). Anni 2007-2010
(miliardi di dollari)*

Tratta	2007	2008	2009	2010	var % 07-10	var % 09-10
Nord America - Europa	329	369	292	330	0,3	13,0
Europa - Nord America	458	475	366	416	-9,2	13,7
America Centrale e del Sud - Europa	106	121	90	108	1,9	20,0
Europa - America Centrale e del Sud	80	96	75	98	22,5	30,7
Asia - Europa	715	801	641	808	13,0	26,1
Europa - Asia	434	486	426	524	20,7	23,0
Africa - Europa	167	218	149	184	10,2	23,5
Europa - Africa	148	185	162	177	19,6	9,3

TABELLA 1 - FONTE: elaborazioni SRM su dati WTO (World Trade Organization), 2011

A crescere non sono soltanto le quantità trasportate, ma anche le miglia percorse. Le rotte transoceaniche svolgono ormai un ruolo di primo piano, connettendo i luoghi della produzione a quelli del consumo in un complessivo riordino della suddivisione internazionale del lavoro a seguito dei processi di globalizzazione.

Sono soprattutto le economie emergenti di paesi come Cina e India a registrare i più robusti segni di ripresa dopo la crisi del 2009; mentre risulta meno incisiva la crescita delle economie avanzate, di quelle europee soprattutto, con la sola eccezione della Germania.

In questo quadro di riferimento, il commercio internazionale ha acquisito un'importanza sempre maggiore, ed è forte la sua correlazione con l'andamento della produzione. Dopo la crisi verificatisi tra il 2008 e il 2009, che ha portato ad una contrazione del Pil mondiale, cui è seguita la riduzione degli scambi e dei carichi movimentati, il valore delle esportazioni ha registrato, nel 2010 e rispetto all'anno precedente, un aumento record del 14% in termini di volumi, a fronte di un espansione del Pil del 3,5%; a quest'ultimo aumento i paesi emergenti forniscono il contributo principale, superiore ai due terzi. Considerando il decennio 2000-2010, il commercio è cresciuto a livello globale del 4,3% a fronte di un incremento del Pil pari al 2,5%.¹

¹ WTO (World Trade Organization), 2011.

È evidente, dunque, che il volume del commercio cresce a ritmi costantemente più elevati rispetto a quelli del Pil.

All'interno di questo nuovo scenario geo-economico il mare continua ad essere uno spazio economico rilevante, in quanto area di circolazione dei principali flussi di merci, facendo acquisire una crescente importanza a tutti i settori dell'economia marittima e rendendo sempre più intensa la correlazione tra produzione industriale, scambi commerciali e trasporto marittimo.

Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo

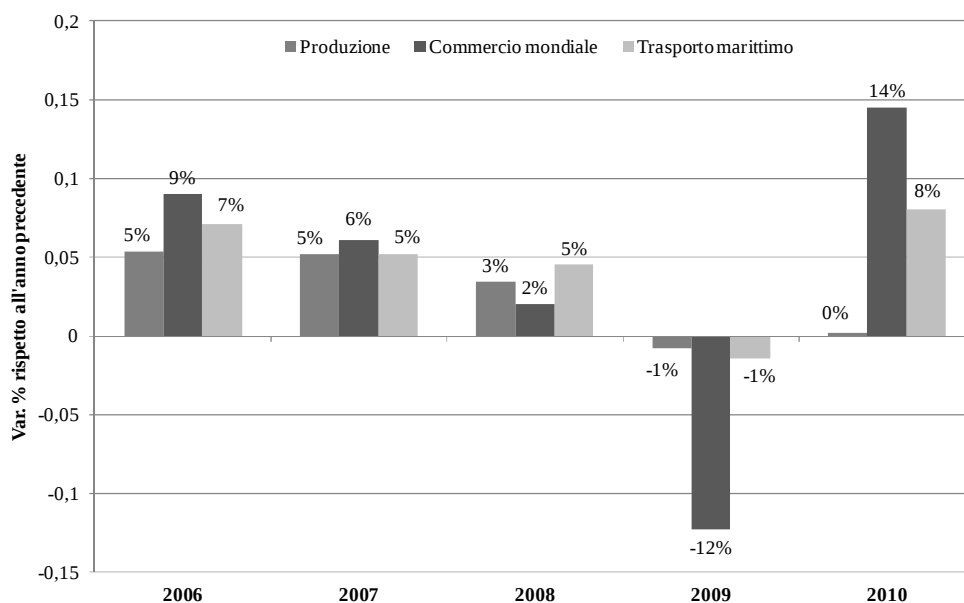


GRAFICO 1 - FONTE: Confitarma, 2011

Lo sviluppo dell'economia e del commercio ha influenzato anche l'andamento dei traffici marittimi. Si è andata così intensificando una tendenza già avviata nel corso degli anni '90 che ha visto raddoppiare i volumi dei beni trasportati; si è passati infatti da 4 miliardi di tonnellate nel 1990 ad una stima di 8,4 miliardi di tonnellate per il 2010, con una crescita intaccata solo in misura marginale dalla recessione del 2009.

Evoluzione del traffico marittimo (milioni di tonnellate trasportate)

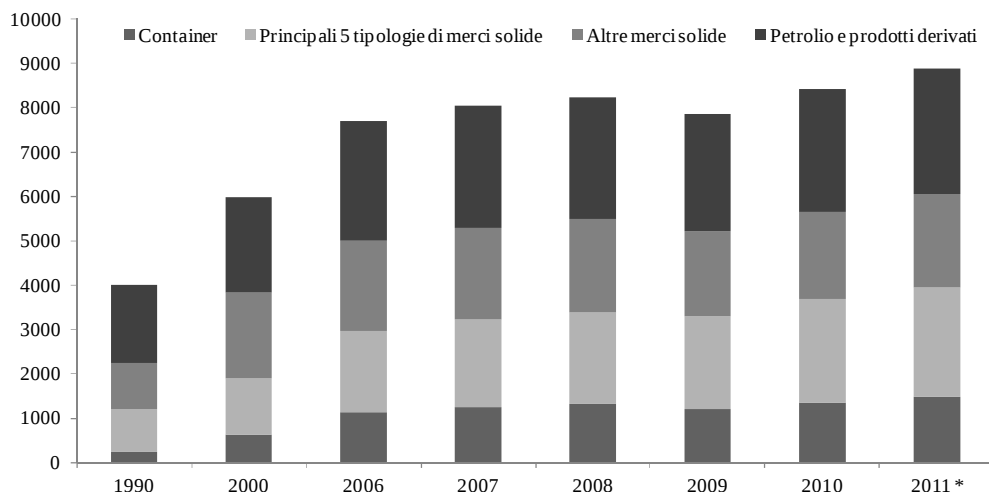
Anno	milioni di tonnellate
1990	4008
2000	5984
2006	7700
2007	8034
2008	8229
2009	7858
2010 (*)	8408

* stime preliminari.

TABELLA 2 - FONTE: UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

Osservando l'evoluzione del traffico marittimo per segmento di attività, è il trasporto container e delle principali merci solide (*dry bulks*) a guidare l'espansione del commercio via mare a livello mondiale. Nel 2010, il commercio marittimo è stato dominato dal trasporto delle materie prime, e nell'ambito di questo è il trasporto delle rinfuse liquide che pesa per circa un terzo del totale, un ulteriore 28% è costituito dalle 5 tipologie principali di merci solide (minerali di ferro, carbone, cereali, bauxite, allumina e fosfati), mentre le altre rinfuse solide - compresi i carichi containerizzati - ne rappresentano circa il 40%.

*Traffico marittimo. Evoluzione per anno e segmento di attività
(milioni di tonnellate caricate)*



* i dati per il 2011 sono basati sulle previsioni contenute in Clarkson Research, *Shipping Review and Outlook*, Spring 2011.

GRAFICO 2 - FONTE: elaborazioni SRM su dati UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

La nuova crescita dei traffici dopo il 2009 riflette l'effetto degli incentivi alla spesa che hanno di fatto spinto gli investimenti e dunque la domanda di materie prime. L'andamento positivo è stato alimentato anche dall'aumento dell'attività industriale nei paesi emergenti e dall'incremento delle scorte.

In particolare, il traffico totale di merci secche alla rinfusa aumenta di oltre il 7% tra il 2009 ed il 2010, e di oltre il 6% nel 2011, con una crescita maggiormente significativa delle 5 tipologie principali di merci solide, che nel 2010 è pari a 11,4% e nel 2011 al 6,2% circa. Tra queste, i minerali di ferro ed il carbone rappresentano quasi il 60% del trasportato. E' proprio la composizione delle merci secche alla rinfusa trasportate via mare a spiegare questo miglioramento. Circa la metà dei volumi movimentati è direttamente collegato alla produzione di acciaio nel mondo che, nonostante la crisi economica, ha continuato a crescere in maniera piuttosto costante durante gli ultimi due anni, tornando ai livelli pre-crisi. Anche i volumi trasportati di prodotti petroliferi hanno recuperato con un aumento di oltre il 4% rispetto al 2009 e

con un'ulteriore crescita del 2,47% nel 2011; un incremento guidato principalmente dall'aumento della domanda di energia nei paesi emergenti del continente asiatico.

*Traffico marittimo. Evoluzione per anno e segmento di attività
(milioni di tonnellate caricate)*

	2008	2009	2010	2011*	var. 2009/2010	var. 2010/2011
Container	1319	1201	1347	1477	12,16	9,65
Principali 5 tipologie di merci solide	2059	2094	2333	2477	11,41	6,17
Altre merci solide	2109	1921	1976	2105	2,86	6,53
Petrolio e prodotti derivati	2742	2642	2752	2820	4,16	2,47
Totale	8229	7858	8408	8879	7,00	5,60

* i dati per il 2011 sono basati sulle previsioni contenute in Clarkson Research, *Shipping Review and Outlook*, Spring 2011.

TABELLA 3 - FONTE: elaborazioni SRM su dati UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

Osservando il contributo delle varie aree al commercio marittimo mondiale, viene in risalto il ruolo delle economie emergenti, che continuano a rappresentare le principali aree di riferimento, riflettendo la concentrazione di risorse e materie prime, che compongono prevalentemente la categoria merci solide.

Traffico marittimo. Peso delle diverse Aree. 2010

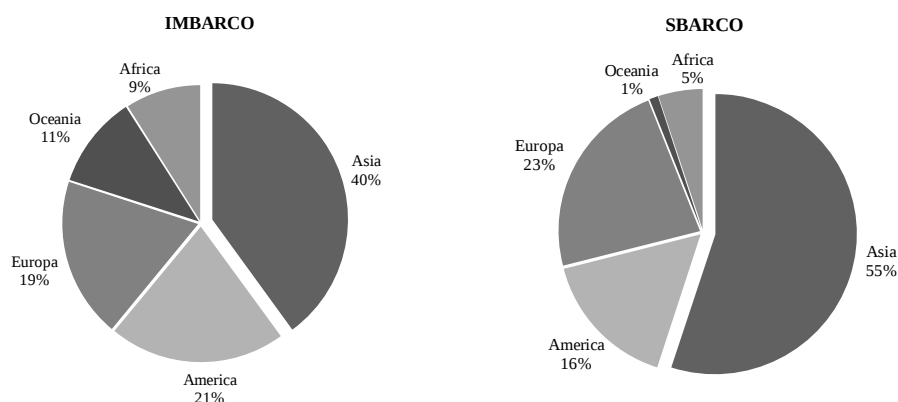


GRAFICO 3 - FONTE: elaborazioni SRM su dati UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

L'Asia risulta essere l'area più importante ai fini del traffico marittimo sia in imbarco che in sbarco, con un peso del 40% nel primo caso e addirittura del 55% nel secondo; seguono le Americhe e l'Europa.

Tutti i settori del trasporto marittimo hanno sofferto il contraccolpo della crisi economica, ma a cominciare dal 2010 hanno segnalato un recupero dei volumi di trasporto. Ciascun segmento di mercato si caratterizza per dinamiche peculiari con riferimento sia all'intensità degli effetti della crisi, sia ai driver della ripresa. Dunque, la comprensione esatta dei fenomeni e delle prospettive non può prescindere da un'analisi più puntuale dei diversi segmenti: rinfuse liquide, carichi secchi e traffico

container. Quest'ultimo, pur rappresentando in termini di volumi la parte minore del traffico totale, è la tipologia di trasporto caratterizzata dal valore aggiunto maggiore.

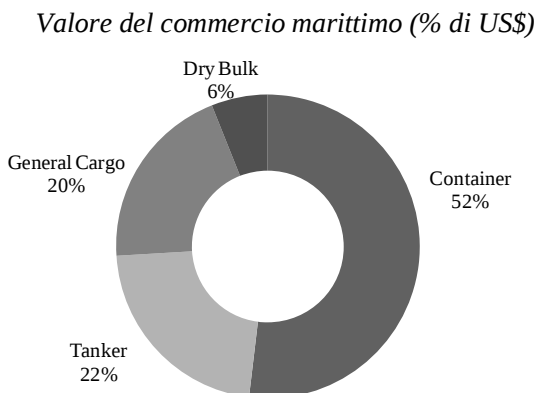
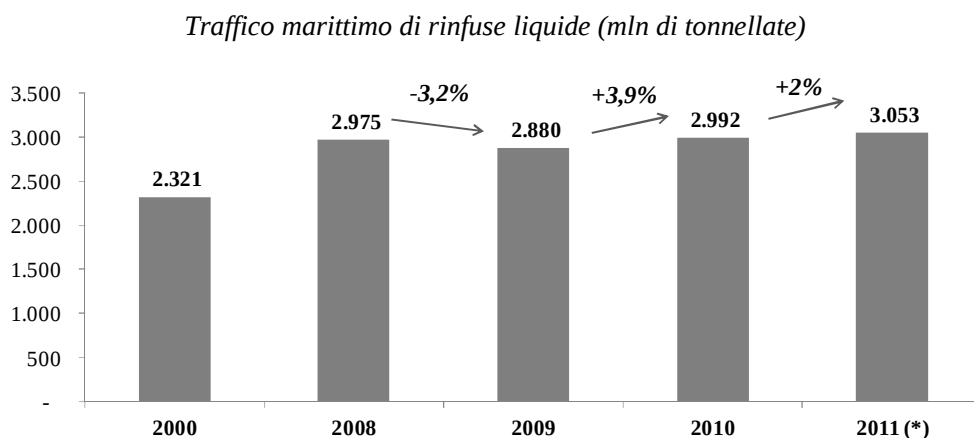


GRAFICO 4 - FONTE: elaborazioni SRM su dati Lloyd's Maritime Intelligence Unit, 2012

Il mercato delle *rinfuse liquide* ha evidenziato nel 2010 un incremento del 3,9% dei volumi trasportati; risultato che ha consentito di recuperare pienamente la contrazione registrata nel corso del 2009 (-3,2% rispetto al 2008). Le stime per il 2011 evidenziano un ulteriore aumento del 2%. Nell'ambito di questo segmento, il petrolio rappresenta la merce più rilevante, con un'incidenza sul totale pari al circa il 66%. La graduale ripresa dei flussi commerciali delle materie prime energetiche ha guidato la ripresa dell'intero comparto.



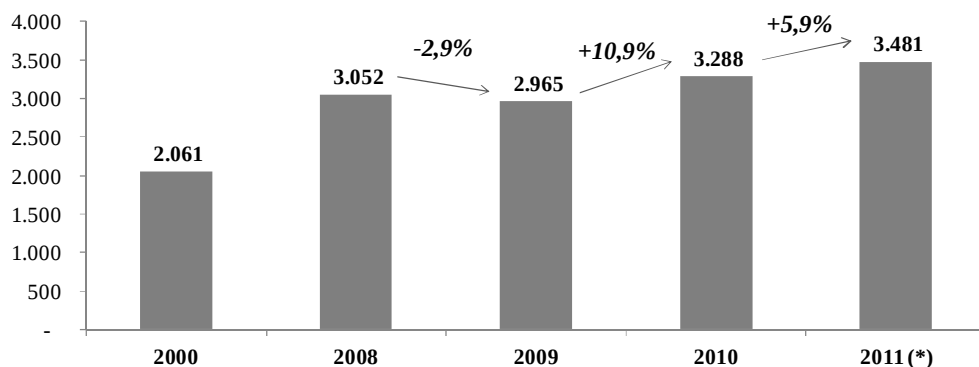
* previsioni.

GRAFICO 5 - FONTE: Unicredit su Clarkson's Research, 2011

La movimentazione dei *carichi secchi* via mare ha risentito in maniera meno decisa della recessione economica globale. Dopo una contrazione in termini di volumi pari al

2,9% nel corso del 2009, nel 2010 l'andamento dei traffici evidenzia un pieno recupero della dinamica espansiva con un incremento del 10,9%. La crescita prosegue nel 2011 con un +6% circa. Nell'ambito di questo segmento, sono i minerali di ferro ed il carbone ad avere il peso maggiore, incidendo per circa il 60% del totale. E' stata la tenuta del commercio di tali materie prime a contribuire alla tenuta complessiva del comparto.

Traffico marittimo di rinfuse secche (mln di tonnellate)



* previsioni.

GRAFICO 6 - FONTE: Unicredit su Clarkson's Research, 2011

Anche il mercato dei container a livello internazionale è fortemente influenzato dall'andamento economico, e in una fase di pesante contrazione del commercio internazionale il settore ha subito importanti ripercussioni.

Evoluzione del traffico marittimo di container (%)

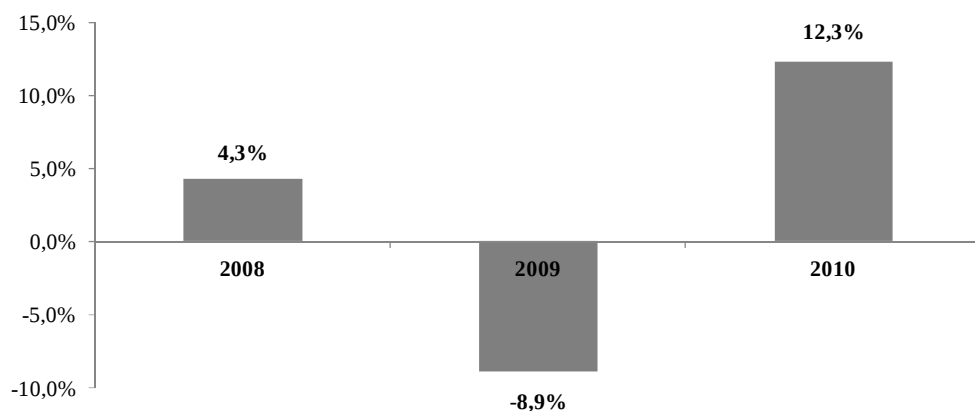


GRAFICO 7 - FONTE: Unicredit su Clarkson's Research, 2011

Ma soprattutto ci sono state diverse variazioni dell'andamento del traffico contenitori a seconda delle direttrici commerciali di riferimento.

Le rotte marittime per il trasporto di contenitori possono essere suddivise in tre gruppi:

- *Rotte est-ovest*, che girano attorno al mondo nell'Emisfero settentrionale, collegando i maggiori centri industriali del Nord America, dell'Europa occidentale e dell'Asia;
- *Rotte nord-sud*, che si sviluppano da/verso i maggiori centri di produzione e consumo dell'Europa, dell'Asia e del Nord America, al fine di collegare questi ultimi ai Paesi in via di sviluppo dell'Emisfero meridionale;
- *Rotte infra-regionali*, che riguardano collegamenti a breve raggio effettuati con navi di dimensioni più ridotte rispetto a quelle utilizzate nei due precedenti gruppi di rotte.

Il grafico che segue riporta la suddivisione dell'intero traffico contenitori mondiale secondo le diverse rotte percorse. E' sulle rotte *transpacifiche* (che connette i Paesi dell'Estremo Oriente e del Nord America), *transatlantiche* (che connette i paesi del Nord America e dell'Unione Europea) e sui *collegamenti tra l'Europa ed il Far East* (che connette l'Estremo Oriente all'Unione Europea, prevedendo anche operazioni di transhipment nel Sub-continente indiano) che si concentrano maggiormente le movimentazioni.

Distribuzione dei servizi contenitori mondiali secondo le diverse rotte marittime

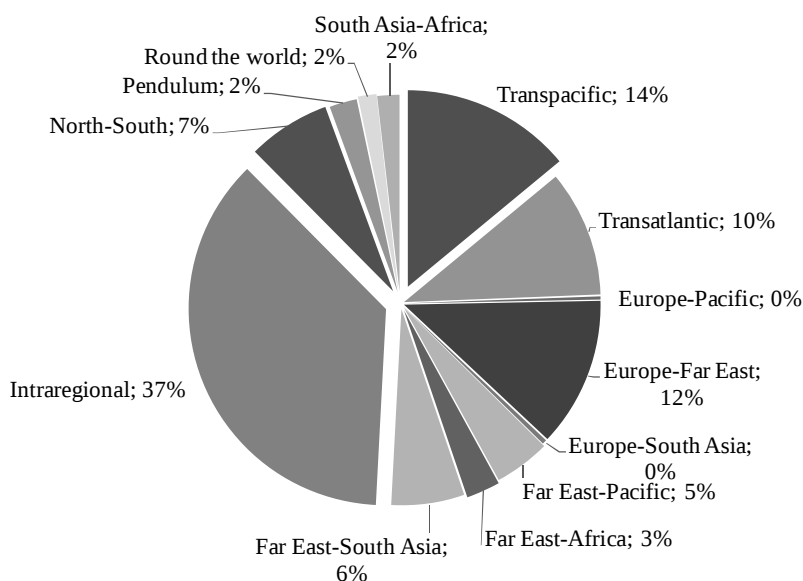


GRAFICO 8 - FONTE: CIELI (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata), 2011

Nel 2010 una crescita sostenuta del traffico container ha riguardato le rotte Nord-Sud (+ 14,1%) e le rotte secondarie sulla direttrice Est-Ovest (+18,7%). Il traffico sulle rotte infra-regionali è invece cresciuto dell'11,6%, sostenuto dal commercio dei paesi asiatici, tra i quali è rilevante lo sviluppo economico della Cina.²

In particolare, nel 2010 sulle rotte Est-Ovest sono stati movimentati 48 milioni di Teu (+16,2% rispetto al 2009).

Traffico container sulle principali rotte Est-Ovest (milioni di Teu)

	Transpacific		Asia - Europa		Transatlantica	
	Far East - North America	North America - Far East	Asia - Europe	Europe - Asia	Europe - North America	North America - Europe
2008	13,4	6,9	13,5	5,2	3,3	3,3
2009	12	7	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	14,3	8,6	13,5	5,6	3,2	2,8

TABELLA 4 - FONTE: UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

La figura che segue mostra la distribuzione del traffico containerizzato lungo queste rotte.

Le rotte marittime Est-Ovest: traffico contenitori, 2010 (milioni di Teu)

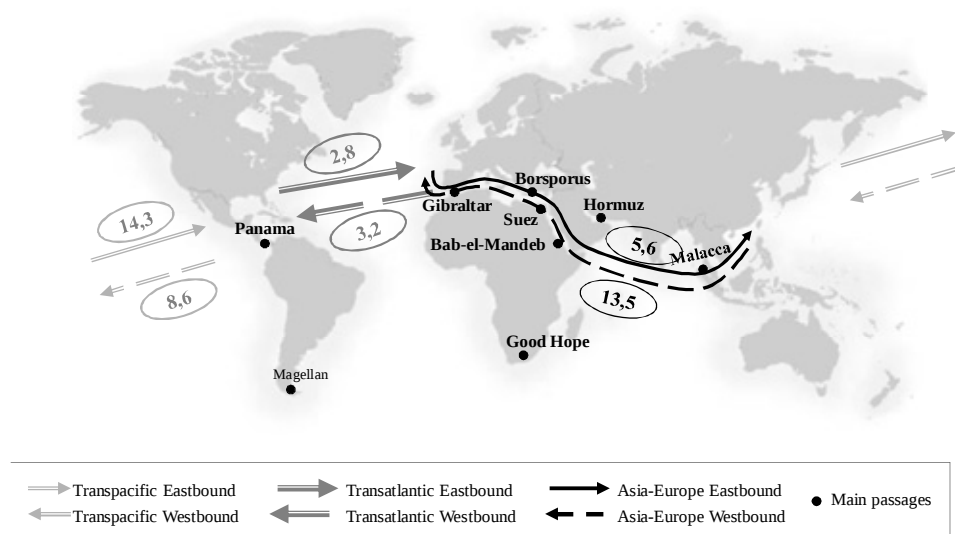


FIGURA 1 - FONTE: UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

² UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011.

La crescita nei volumi del traffico container è stata sostenuta da tassi a due cifre che coinvolgono i paesi asiatici sulle rotte Far East – North America e Asia – Europe. I volumi in viaggio su queste rotte sono cresciuti nel 2010 superando i livelli pre-crisi del 2008. Mentre i volumi sulla rotta transatlantica sono rimasti al di sotto dei valori 2008. In generale, mentre questa ha gradualmente ridotto la sua importanza a livello mondiale, il commercio sulla direttrice asiatica, verso le economie in via di sviluppo nel subcontinente indiano e nell'emisfero meridionale, si sta espandendo rapidamente.

La concentrazione dei traffici sulle rotte di collegamento tra l'Asia, l'Europa ed il Nord America evidenzia il ruolo dei nuovi paesi emergenti (quali Cina, India e Vietnam) nell'ambito dell'economia e del commercio mondiale. Il fulcro dell'intero comparto container è rappresentato, dunque, dal continente asiatico, i cui porti movimentano oltre l'80% del traffico globale.

Il traffico container nei principali porti per continente al 2010 (Teu %)

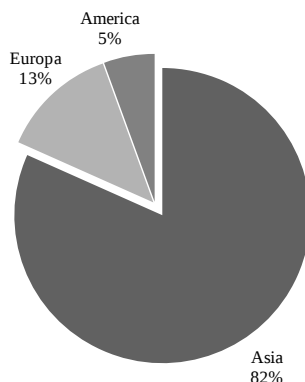


GRAFICO 9 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Porto di Rotterdam, Autorità Portuali, Informare, 2012

La dimensione degli scali asiatici è di rilievo, tanto che Singapore, da solo, gestisce volumi di traffico container pari a circa 3 volte quelli movimentati da Rotterdam, che è il principale porto europeo.

Nell'ultimo anno sono cresciuti i volumi di traffico in quasi tutti gli scali; fanno eccezione i porti cinesi di Shenzhen e Qingdao, ed il porto di Long Beach negli Stati Uniti. Le migliori performance sono, invece, dei Dubai Ports (+12,07%), dello scalo di Amburgo (+14% circa), e di Tanjung Pelepas in Malaysia (+14,85%), e sopra tutti del porto di Brema (+21%).

Il traffico container nei principali porti. Anni 2008-2011 (migliaia di Teu)

Porto	Paese	2011*	2010	2009	2008	var 2010/2011
1 Shanghai	Cina	30.000	29.070	25.002	27.980	3,20
2 Singapore	Singapore	29.938	28.430	25.870	29.918	5,30
3 Hong Kong	Cina	24.365	23.530	20.900	24.494	3,55
4 Shenzhen	Cina	20.698	22.510	18.250	21.400	-8,05
5 Ningbo & Zhoushan	Cina	13.568	13.144	10.502	11.226	3,23
6 Dubai Ports	Emirati Arabi Uniti	13.000	11.600	11.124	11.827	12,07
7 Guangzhou	Cina	12.887	12.550	11.190	11.001	2,69
8 Qingdao	Cina	11.964	12.012	10.260	10.320	-0,40
9 Rotterdam	Olanda	11.877	11.146	9.743	10.784	6,56
10 Tianjin	Cina	10.604	10.080	8.700	8.500	5,20
11 Kaohsiung	Taiwan	9.636	9.181	8.581	9.677	4,96
12 Amburgo	Germania	9.014	7.896	7.008	9.737	14,16
13 Antwerp	Belgio	8.664	8.468	7.310	8.663	2,31
14 Los Angeles	Stati Uniti	7.941	7.832	6.749	7.850	1,39
15 Tanjung Pelepas	Malaysia	7.500	6.530	6.000	5.600	14,85
16 Long Beach	Stati Uniti	6.061	6.263	5.068	6.488	3,23
17 Brema	Germania	5.915	4.888	4.565	5.529	21,01
18 Busan	Corea del Sud	nd	14.180	11.980	13.453	-
19 Port Klang	Malaysia	nd	8.900	7.310	7.974	-
20 Xiamen	Cina	nd	5.820	4.680	5.035	-

TABELLA 5 - FONTE: Porto di Rotterdam, Autorità Portuali, Informare, 2012

Il traffico container nei principali porti a livello

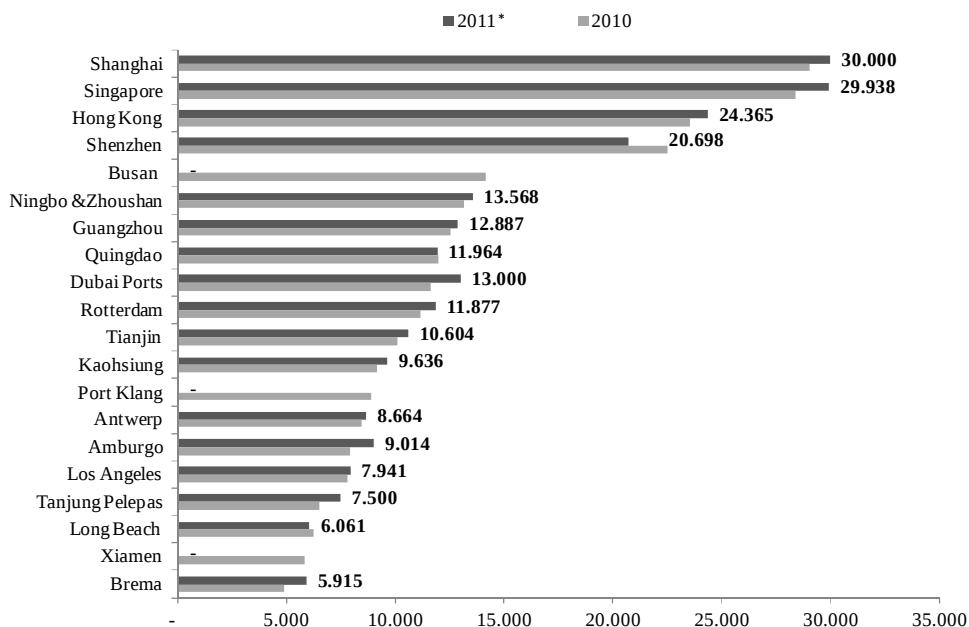


GRAFICO 10 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Porto di Rotterdam, Autorità Portuali, Informare, 2012

* I dati del 2011 relativi ai porti di Shenzhen, Ningbo & Zhoushan, Guangzhou, Qingdao, Tianjin sono aggiornati al mese di novembre 2011.

L'analisi dei volumi rappresenta solo uno degli aspetti determinanti dell'andamento del settore dello shipping, riflettendo le sole dinamiche della domanda. Sul lato dell'offerta, invece, le caratteristiche del comparto possono essere indagate con riferimento alla dimensione ed alla composizione della flotta mercantile mondiale.

La composizione della flotta riflette la domanda dei diversi prodotti. Come conseguenza dell'aumento della containerizzazione dei prodotti manifatturieri il peso delle navi portacontainer sul totale dell'armamento è cresciuto dall'1,6% del 1980 ad oltre il 13% del 2011. Questo aumento è avvenuto principalmente a spese del comparto delle navi "general cargo", il cui peso sul complesso della flotta mondiale è sceso dal 17% al 7,8% nello stesso periodo di tempo.

A inizio 2011 erano 103.392 le navi commerciali in servizio, per un tonnellaggio pari a 1.396 milioni di dwt³.

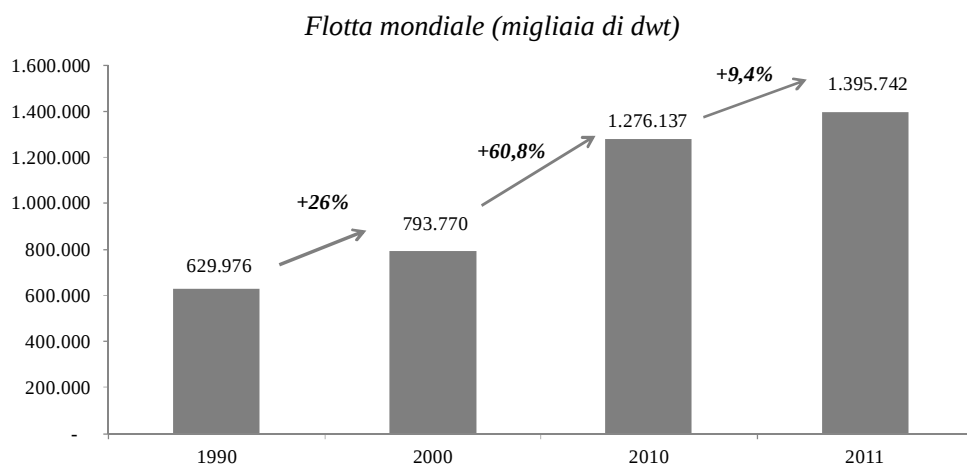


GRAFICO 11 - FONTE: Elaborazioni SRM su UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

Le petroliere (*oil tanker*) rappresentano il 34% del totale con un tonnellaggio pari a 475 milioni di dwt, mentre le navi portarinfuse (*bulk carrier*) pesano per oltre il 38% con 532 milioni di dwt di tonnellaggio. Tra il 2010 ed il 2011, questi due comparti sono stati caratterizzati da un incremento pari rispettivamente al 5,5% ed al 16,5%.

Le navi portacontainer (*container ship*) hanno raggiunto 184 milioni di dwt di tonnellate di stazza con un incremento dell'8,7% rispetto al 2010. La flotta di navi "general cargo" è rimasta stabile con un tonnellaggio pari a circa 109 milioni di dwt ed un aumento rispetto al 2010 dello 0,7%. Nell'ambito della categoria "Altre tipologie di navi" è aumentato il tonnellaggio delle navi gasiere.

³ Dwt (*deadweight tonnage - portata lorda*): è il peso massimo che una nave può trasportare in condizioni di sicurezza e a pieno carico. Nel calcolo vanno inclusi i passeggeri, il carburante, l'equipaggio, le provviste e il carico.

Diversamente la Gt (*gross tonnage - stazza lorda*): misura tutti i volumi interni della nave, compresi gli spazi della sala macchine, dei serbatoi carburante e le zone riservate all'equipaggio. Si misura in tonnellate di stazza.

Fonte: Confitarma

Dimensioni della flotta per principale tipologia di nave (migliaia di dwt)

Tipologia di nave	2010		2011		var % 2011/2010
	val. ass.	%	val. ass.	%	
Oil tankers	450.053	35,3	474.846	34	5,5
Bulk carriers	456.623	35,8	532.039	38,1	16,5
General cargo ships	108.232	8,5	108.971	7,8	0,7
Container ships	169.158	13,3	183.859	13,2	8,7
Altre tipologie di navi	92.072	7,2	96.028	6,9	4,3
Totale	1.276.138		1.395.743		9,4

TABELLA 6 - FONTE: UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

Composizione della flotta per tipologia di navi (2011)

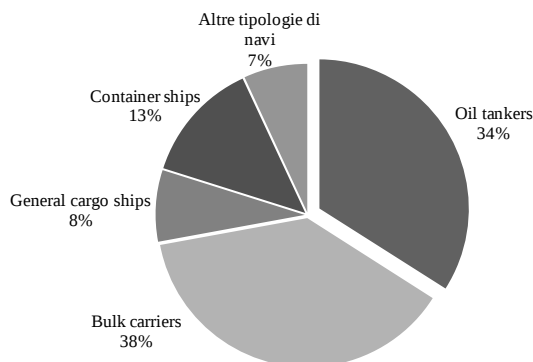


GRAFICO 12 - FONTE: Elaborazioni SRM su UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

In merito all'età della flotta, oltre la metà del totale presenta un'età superiore ai 20 anni. Le navi portacontainer continuano ad essere quelle più giovani seguite dalla categoria delle portarinfuse (*bulk carrier*).

Età della flotta mercantile per tipologia di navi

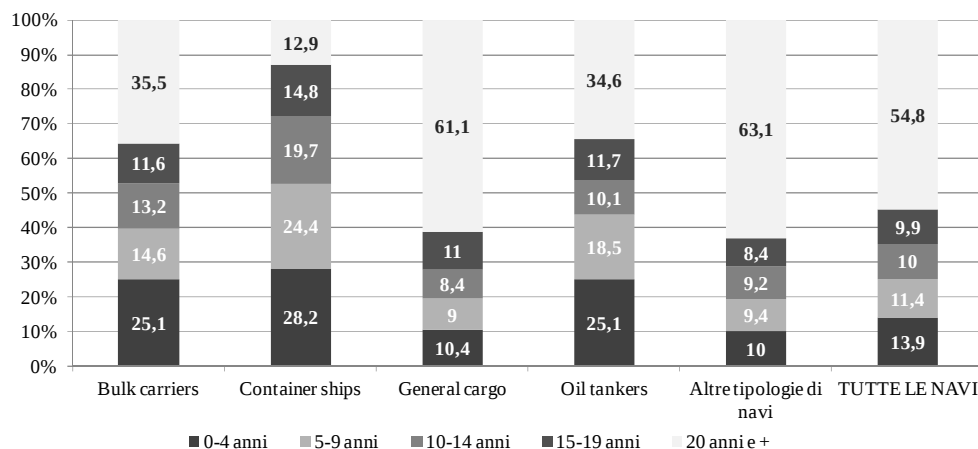


GRAFICO 13 - FONTE: Elaborazioni SRM su UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

Osservando i dati sul tonnellaggio da carico secondo i Paesi possessori di navi, al primo posto figura la Grecia, che controlla il 16,2% dei dwt totali, equivalente ad oltre 202 milioni di dwt di stazza. Segue, secondo, il Giappone con il 15,8%, e poi la Germania con il 9,2% e la Cina con l'8,6%.

In termini di numero di navi, Germania, Giappone e Cina si distinguono per cifre superiori a quelle greche. Mentre, secondo la bandiera (nazionale o estera), la flotta greca battente bandiera nazionale è di gran lunga più grande rispetto a quelle degli altri Paesi, con circa 65 milioni di dwt di stazza, seguita dalla flotta cinese con bandiera nazionale che conta 46 milioni di dwt di stazza.

*Flotta mondiale. Tonnellaggio da carico controllato dai primi 20 Paesi marittimi
(bandiera nazionale ed estera)
(navi di 1000 gt e oltre)*

Paesi	Bandiera nazionale		Bandiera estera		Totale Flotta		% Bandiera estera sul Totale	% sul Totale mondiale
	N.	dwt	N.	dwt	N.	dwt		
1 Grecia	758	64.659.201	2455	137.728.951	3213	202.388.152	68,1	16,2
2 Giappone	724	18.942.573	3071	178.287.143	3795	197.229.716	90,4	15,8
3 Germania	442	17.149.221	3356	97.623.425	3798	14.772.646	85,1	9,2
4 Cina	2044	46.207.468	1607	61.762.042	3651	107.969.510	57,2	8,6
5 Repubblica di Corea	736	18.135.391	453	29.317.780	1189	47.453.171	61,8	3,8
6 Stati Uniti	971	24.363.690	1001	22.011.225	1972	46.374.915	47,5	3,7
7 Norvegia	818	14.850.693	1166	28.127.239	1984	42.977.932	65,4	3,4
8 Cina, Hong Kong	399	24.102.438	313	13.080.401	712	37.182.839	35,2	3,0
9 Danimarca	383	13.998.073	592	21.113.253	975	35.111.326	60,1	2,8
10 China, Taiwan	97	4.096.790	565	28.863.160	662	32.959.950	87,6	2,6
11 Singapore	659	18.693.547	362	12.939.490	1021	31.633.037	40,9	2,5
12 Bermuda	17	2.297.441	268	28.252.207	285	30.549.648	92,5	2,4
13 ITALIA	616	16.556.782	220	6.774.107	836	23.330.889	29,0	1,9
14 Regno Unito	366	8.927.892	412	13.395.899	778	22.323.791	60,0	1,8
15 Turchia	551	7.869.898	648	11.914.688	1199	19.784.586	60,2	1,6
16 Federazione russa	1406	5.548.938	485	13.952.473	1891	19.501.411	71,5	1,6
17 Canada	210	2.474.401	226	16.654.836	436	19.129.237	87,1	1,5
18 India	460	14.679.913	74	3.445.887	534	18.125.800	19,0	1,4
19 Malaysia	421	9.323.448	105	4.743.829	526	14.067.277	33,7	1,1
20 Belgio	91	6.119.923	158	6.835.060	249	12.954.983	52,8	1,0
Totale Top 20	12169	338.997.721	17537	736.823.095	29706	1.075.820.816	68,5	86,0
Numero e Tonnellaggio di noto controllo armatoriale					38847	1.251.649.458		100,0
Numero e Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale					6815	126.581.435		
TOTALE MONDIALE					45662	1.378.230.893		

TABELLA 7 - FONTE: UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

Otto paesi sui primi dieci evidenziati nella tabella 7 utilizzano una bandiera straniera per più della metà del tonnellaggio di loro proprietà. Eccezioni sono gli Stati

Uniti, le cui navi riportano per il 53% la bandiera nazionale, e Hong Kong che utilizza bandiera propria per il 65% del tonnellaggio totale posseduto.

Insieme, i primi 20 Paesi per flotta controllata a livello globale rappresentano l'86% del tonnellaggio complessivo.

In merito alla tipologia di bandiera utilizzata, il 68,5% del tonnellaggio mondiale batte bandiera straniera. Una delle principali motivazioni che spinge un armatore ad utilizzare una bandiera diversa da quella nazionale è la possibilità di impiegare sulle navi personale straniero. La cosa assume particolare interesse per le compagnie armatoriali dei paesi sviluppati nei quali sono più elevati i livelli salariali di riferimento per il personale del settore. Non sorprende, dunque, che la percentuale di navi registrate con bandiera straniera sia nettamente superiore nei paesi sviluppati (circa il 74%) rispetto a quanto è possibile vedere per i paesi in via di sviluppo (dove tale percentuale è circa il 65%).

Da dati sul tonnellaggio da carico secondo i Paesi possessori di navi per i diversi comparti, gli armatori greci sono i primi al mondo per quanto concerne la flotta delle *navi cisterna*. Insieme al Giappone detengono oltre il 40% del tonnellaggio complessivo dei primi 15 Paesi controllori di flotte di questo tipo. L'Italia figura al 13° posto, con oltre 12, 6 milioni di dwt di tonnellaggio.

Flotta di navi cisterna
Tonnellaggio da carico controllato dai primi 15 Paesi marittimi

	N. navi	Tonnellaggio (migliaia di dwt)
1 Grecia	1.160	93.656
2 Giappone	1.108	61.506
3 Germania	454	22.674
4 Bermuda	153	21.806
5 Cina	499	20.700
6 Norvegia	469	20.627
7 USA	266	17.864
8 Singapore	431	17.589
9 Hong Kong	230	14.906
10 Danimarca	348	14.394
11 Corea del Sud	325	14.183
12 Russia	323	12.957
13 ITALIA	333	12.649
14 Regno Unito	209	12.327
15 Arabia Saudita	85	12.014

TABELLA 8 - FONTE: Confitarma su dati ISL Bremen, 2011

Il Giappone figura come leader mondiale per le *navi portarinfuse*. Insieme a Grecia e Cina detiene oltre il 60% del numero di navi, nonché del tonnellaggio complessivo dei primi 15 Paesi controllori di flotte di questo tipo. In questa particolare classifica, il nostro Paese si posiziona al 14° posto, con 104 navi e poco meno di 7 milioni di dwt di tonnellaggio.

Flotta di navi portarinfuse
Tonnellaggio da carico controllato dai primi 15 Paesi marittimi

	N. navi	Tonnellaggio (migliaia di dwt)
1 Giappone	1.342	107.437
2 Grecia	1.368	95.444
3 Cina	1.097	64.549
4 Corea del Sud	343	30.251
5 Germania	333	20.035
6 Hong Kong	271	18.758
7 Taiwan	247	18.078
8 USA	212	14.970
9 Regno Unito	89	9.228
10 Norvegia	160	9.122
11 Turchia	196	8.451
12 Bermuda	58	7.165
13 Singapore	126	7.098
14 ITALIA	104	6.984
15 India	125	6.722

TABELLA 9 - FONTE: Confitarma su dati ISL Bremen, 2011

Nel segmento delle *navi portacontainer* la leadership è della Germania, che controlla oltre il 40% dei Teu complessivi dei primi 15 Paesi possessori di flotte di questo tipo, seguita a notevole distanza dalla flotta giapponese e da quella danese.

Flotta di navi portacontainer
Tonnellaggio da carico controllato dai primi 15 Paesi marittimi

	N. navi	Teu	Tonnellaggio (migliaia di dwt)
1 Germania	1.776	4.808	62.321
2 Giappone	322	1.197	15.032
3 Danimarca	224	1.010	14.120
4 Cina	332	770	10.346
5 Grecia	211	727	9.574
6 Taiwan	183	556	7.061
7 Francia	101	509	6.283
8 Corea del Sud	134	356	4.676
9 Regno Unito	69	355	4.244
10 Singapore	156	345	4.735
11 Canada	56	261	3.191
12 USA	84	229	3.058
13 Israele	40	185	2.420
14 Hong Kong	50	183	2.270
15 Kuwait	27	110	1.497

TABELLA 10 - FONTE: Confitarma su dati ISL Bremen, 2011

Osservando il percorso che ha condotto alla situazione attuale, gli anni 2000 sono stati caratterizzati da una lunga fase di crescita, proseguita fino al 2008. Alla vigilia della crisi, venivano immesse sul mercato nuove navi per circa 42 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata all'anno⁴, oltre il doppio rispetto a quanto l'industria cantieristica era in grado di produrre all'inizio del decennio. La crescita degli ordinativi di nuovo naviglio era assorbita in massima parte dagli sviluppi della capacità produttiva della Cina, che alla

⁴ FEDERAZIONE DEL MARE, 2011.

fine del decennio è stata in grado di eguagliare e superare la capacità produttiva dei cantieri giapponesi e coreani, storici leader nelle costruzioni armatoriali.

Sono, dunque, Cina, Corea e Giappone i principali costruttori di navi, il cui aumento di competitività è stato favorito da un lato dalla sottovalutazione delle monete interne rispetto al dollaro, sia dal fatto che questi paesi, in particolare Giappone e Corea, realizzano in paesi limitrofi a basso costo del lavoro gli scafi o i blocchi di unità da trasporto standard.

La flotta mondiale è costantemente cresciuta in questo lasso temporale sotto l'aspetto della capacità delle navi: le unità di grande portata sono infatti aumentate rispetto a quelle cd "small range".

Ma, alla fine del 2010, l'*orderbook* per nuove navi si è ridotto di circa il 26% rispetto al picco precedente la crisi del 2008. Rispetto ai valori più elevati, la riduzione è stata pari al 45% per il comparto delle navi portacontainer (tra il 2007 ed il 2010), del 28% per le navi cisterna e del 18% per le navi portarinfuse secche (in entrambi i casi tra il 2008 ed il 2010).

Ordini di nuovo tonnellaggio mondiale. Anni 2000-2010 (migliaia di dwt)

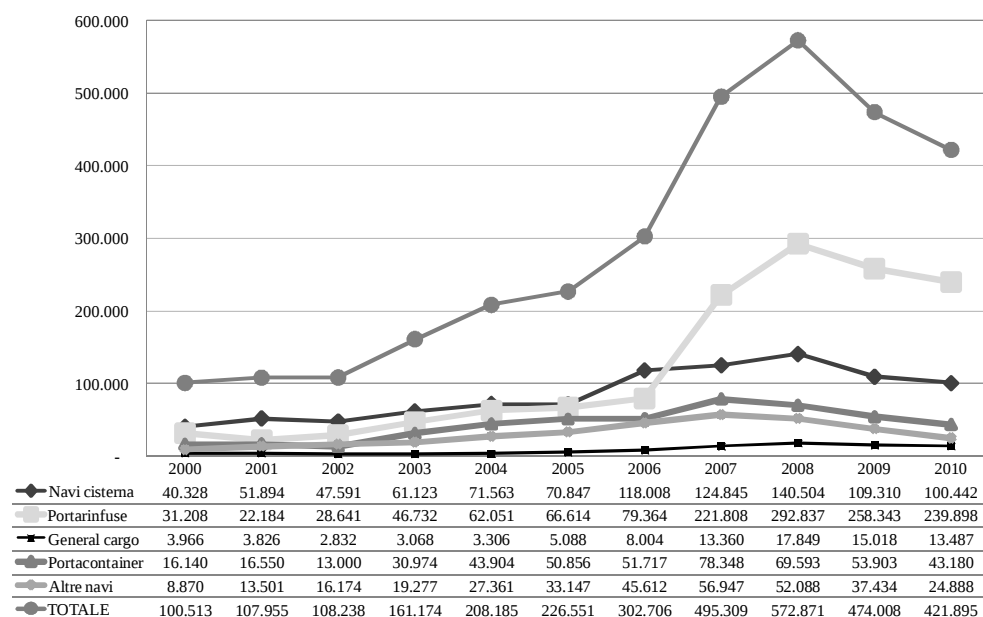


GRAFICO 14 - FONTE: UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2011

Nel 2010 - come segnalato da Assonave - il volume totale delle commesse è stato di circa 39 milioni di tslc (tonnellate di stazza lorda compensata) dopo il minimo storico di 15,9 milioni di tslc del 2009. Nel 2011 gli ordini di nuove navi hanno registrato una

nuova flessione del 18% rispetto all'anno precedente, passando da 39 a 32 milioni di tslc.⁵

Con la recessione e la conseguente contrazione del trasporto marittimo è aumentata in misura rilevante la capacità di stivaggio inutilizzata. Uno squilibrio tra domanda ed offerta di stiva si è venuto a creare per effetto della rilevante immissione sul mercato di nuove navi. Una dinamica espansiva che è continuata anche in coincidenza della recessione generando una situazione di *oversupply*, mitigata solo in parte dalle cancellazioni e dal differimento degli ordinativi ai cantieri.

Tale gap tra domanda e offerta si spiega con la circostanza che il mercato dello *shipping* presenta un andamento ciclico in cui l'effetto delle dinamiche macroeconomiche, determinanti della domanda, si riflettono sull'offerta con un *lag* temporale significativo (mediamente tra 1 e 3 anni). Questa situazione è riconducibile altresì alle caratteristiche intrinseche dell'industria cantieristica che non consentono un pronto adeguamento della flotta, in termini di tonnellaggio e caratteristiche del naviglio, alle esigenze espresse dal mercato. Tali caratteristiche, strutturali in un settore *capital intensive* ed esposto alle dinamiche internazionali come quello dello shipping, hanno determinato effetti nell'attuale fase di mercato. La crisi è infatti intervenuta in una fase caratterizzata da una domanda di nuovo naviglio molto elevata (collegata al boom precedente la crisi) e ha investito, pur con intensità differenti, tutti i principali mercati internazionali.

Gli operatori sono ancora molto cauti e stanno gestendo il surplus di offerta attraverso l'ancoraggio e il disarmo delle navi meno giovani. Tale situazione sta determinando ulteriori riorganizzazioni dei servizi e la nascita di nuove alleanze/collaborazioni finalizzate a sfruttare al meglio la capacità di stiva sul mercato.

Per fronteggiare il numero sempre più crescente di portacontainer vuote, le compagnie stanno infatti ponendo in essere strategie difensive in attesa che il mercato riprenda a crescere, ad esempio accorpando i servizi o stipulando partnership armatoriali.

E' del 2011 l'accordo tra il gruppo elvetico MSC e quello francese CMA CGM, mentre più recente è il *vessel sharing agreement* tra la Maersk Line e la CMA CGM. Nonostante il taglio annunciato del 9% della capacità della Compagnia danese sulla rotta Asia-Europa, questo accordo dovrebbe permettere di lasciare invariata la quota di mercato conquistata dalla Maersk negli ultimi anni, liberando navi in eccesso per dirottarle dove è più necessario.

In particolare, per quanto riguarda i nuovi ordini nel comparto portacontainer, la tabella seguente li riporta secondo la data di consegna del naviglio commissionato. Risulta evidente la conferma della tendenza al gigantismo navale; infatti la quota di navi con capacità nominale superiore a 7.500 Teu è quella maggiore ed in costante crescita. E' significativa la crescita dell'*orderbook* di navi con capacità nominale compresa fra 10.000 e 18.000 Teu (+31,9% tra inizio 2012 e inizio 2015), mentre per la flotta *feeder* (compresa tra 500 e 999 Teu) si rileva una crescita dello 0,8% nello stesso periodo.

La spinta alla riduzione dei costi unitari di trasporto via mare ha determinato nel tempo il progressivo incremento della portata delle navi portacontenitori, anche se la

⁵ ASSONAVE, 2012.

crescita delle navi non si traduce in termini lineari in riduzioni del costo unitario di trasporto a causa dell'incremento dei consumi di carburante (che crescono più che proporzionalmente rispetto all'incremento di stazza).

Orderbook di navi portacontainer fino al 2015

Flotta	31-dic-11		31-dic-12		31-dic-13		31-dic-14		31-dic-15		Crescita media per anno
Capacità nominale	N.	Teu	N.	Teu	N.	Teu	N.	Teu	N.	Teu	Teu
10000 - 18000	118	1.485.640	173	2.197.718	230	2.952.974	263	3.409.090	274	3.583.090	31,9%
7500 - 9999	290	2.495.320	316	2.725.007	371	3.214.661	398	3.458.585	401	3.484.985	11,5%
5100 - 7499	463	2.840.841	485	2.978.093	504	3.104.029	510	3.143.629	510	3.143.629	3,4%
4000 - 5099	701	3.167.294	750	3.387.733	812	3.674.323	814	3.683.923	814	3.683.923	5,2%
3000 - 3999	322	1.098.896	342	1.170.347	369	1.268.680	369	1.268.680	369	1.268.680	4,9%
2000 - 2999	715	1.818.340	723	1.839.040	750	1.908.108	751	1.910.916	751	1.910.916	1,7%
1500 - 1999	594	1.007.885	608	1.032.875	637	1.083.173	637	1.083.173	637	1.083.173	2,4%
1000 - 1499	700	824.027	745	873.306	750	878.555	750	878.555	750	878.555	2,2%
500 - 999	797	591.447	811	603.238	813	604.988	813	604.988	813	604.988	0,8%
100 - 499	238	77.439	238	77.439	238	77.439	238	77.439	238	77.439	
Totale	4.938	15.407.129	5.191	16.884.796	5.474	18.766.930	5.543	19.518.978	5.557	19.719.378	8,2%
Totale al netto delle demolizioni e rinvi previsti	4.938	15.407.129	5.116	16.685.378	5.369	18.527.512	5.393	19.199.560	5.357	19.299.960	7,6%

TABELLA 11 - FONTE: Alphaliner, Febbraio 2012

Non si arresta dunque la tendenza a ordinare navi di dimensioni sempre più grandi in linea con la strategia delle compagnie di realizzare economie di scala nel costo del trasporto marittimo. Tale strategia comporta un'accelerazione del già elevato grado di concentrazione del settore in cui la quota di mercato delle prime 20 compagnie ha continuato a crescere nel 2011 raggiungendo l'84% della capacità di trasporto in Teu.

La danese Maersk Line continua a detenere il primo posto nella classifica mondiale, anche se la MSC e la CMA CGM, rispettivamente secondo e terzo operatore a livello globale, sono cresciuti a ritmi sostenuti, accorciando il gap.

Sono le economie asiatiche a prevalere come presenze in classifica, ma i due primi operatori sono europei.

Lo squilibrio tra domanda e offerta nel settore dello *shipping* ha inciso anche sulle quotazioni dei noli marittimi, determinandone una sostenuta diminuzione, come evidenziato dagli indici di mercato di riferimento come il *Baltic Dry Index* (BDI), indicatore dei costi di trasporto per le materie prime, che tra gennaio 2008 e ottobre 2009 ha subito una riduzione del 74,5% in termini assoluti. Se è indubbio che l'industria del trasporto mercantile ha sperimentato nel 2010 una crescita sostenuta dei volumi, è altrettanto certo che, seppur significativa, non è ancora tale da produrre effetti positivi sul corso dei noli, che resta al di sotto dei livelli pre-crisi, sostanzialmente per tutte le tipologie di navi e con ripercussioni rilevanti per l'intera industria dello shipping. Il BDI, dopo i tentativi di rimbalzo nel 2009 e 2010, presenta tuttora un andamento al ribasso che l'ha portato nel gennaio del 2012 nuovamente in prossimità dei minimi storici sotto la soglia dei 700 punti con un decremento del 60% solo nel primo mese dell'anno.

Top 20 Container Shipping Company

TOTALE			Flotta di proprietà		Flotta noleggiata			Commesse di nuovo naviglio			
	Teu	N. navi	Teu	N. navi	Teu	N. navi	% Flotta noleggiata/Flotta totale (Teu)	Teu	N. navi	% Nuovo naviglio/Flotta totale (Teu)	
1	APM-Maersk	2.557.344	660	1.196.842	219	1.360.502	441	53,2%	515.206	47	20,1%
2	MSC	2.153.424	482	1.008.286	206	1.145.138	276	53,2%	445.170	39	20,7%
3	CMA CGM Group	1.338.343	391	500.943	93	837.400	298	62,6%	61.679	7	4,6%
4	Hapag-Lloyd	642.716	146	292.590	63	350.126	83	54,5%	132.000	10	20,5%
5	APL	638.452	148	181.143	44	457.309	104	71,6%	280.740	27	44,0%
6	COSCO Container L.	636.883	147	348.005	95	288.878	52	45,4%	244.168	32	38,3%
7	Evergreen Line	598.615	161	323.311	86	275.304	75	46,0%	308.000	35	51,5%
8	CSCL	532.300	147	338.344	77	193.956	70	36,4%	145.748	18	27,4%
9	Hanjin Shipping	487.744	102	220.895	37	266.849	65	54,7%	243.864	30	50,0%
10	MOL	438.894	98	215.352	36	223.542	62	50,9%	104.015	10	23,7%
11	Hamburg Süd Group	414.143	115	196.410	41	217.733	74	52,6%	196.788	31	47,5%
12	NYK Line	409.178	103	304.354	57	104.824	46	25,6%	61.908	6	15,1%
13	OOCL	397.498	83	287.194	47	110.304	36	27,7%	132.576	12	33,4%
14	CSAV Group	364.248	82	52.221	11	312.027	71	85,7%	36.000	4	9,9%
15	K Line	346.042	79	113.372	21	232.670	58	67,2%	36.160	4	10,4%
16	Yang Ming Marine Transport Corp.	338.973	81	203.361	47	135.612	34	40,0%	89.038	14	26,3%
17	Zim	319.804	89	158.129	34	161.675	55	50,6%	153.216	13	47,9%
18	Hyundai M.M.	293.745	60	100.646	17	193.099	43	65,7%	156.075	15	53,1%
19	PIL (Pacific Int. Line)	270.332	141	172.127	96	98.205	45	36,3%	71.030	20	26,3%
20	UASC	241.087	55	143.216	29	97.871	26	40,6%	91.700	7	38,0%

TABELLA 12 - FONTE: Alphaliner, *Top 100: Operated fleets*, Febbraio 2012

Alcune notizie rivenienti dalla stampa qualificata avrebbero riportato che alcuni armatori del comparto avrebbero deciso di trovare accordi per riportare il livello dei noli su basi più congrue. Nel 2008 i contenitori viaggiavano a 2000 dollari/teu, mentre alla fine del 2011 si era arrivati sotto i 500 dollari/teu con punte al ribasso di 350 dollari/teu. Una situazione complessa dunque per le compagnie armatoriali che, a partire dal 1 marzo 2012, avrebbero reso operativa un'intesa prevedendo noli che oscillano attualmente tra i 600 ed i 775 dollari/teu. Sarebbero previsti successivi aumenti per cercare di consolidare il cambiamento e riportare i prezzi a livelli di mercato tollerabili per le compagnie. Gli aumenti sono stati applicati a tutte le rotte, ma quello più importante avrebbe riguardato la linea Asia – Europa, la principale per il settore.

3. Lo shipping nello scenario economico europeo

Nell'ambito della trasformazione degli equilibri economici mondiali, la crescente incidenza del commercio marittimo ed il contributo che apporta in termini di sviluppo economico è importante anche con riferimento all'Unione Europea.

Il commercio estero dell'UE è pari a 2,143 miliardi di tonnellate (al 2010), di cui 1,6 mld di tonn. circa, pari al 74,5% del totale, utilizza il mare.

Commercio dell'Unione Europea per modalità di trasporto

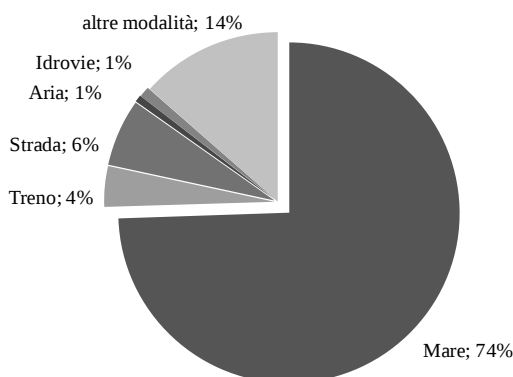


GRAFICO 15 - FONTE: Confitarma su Eurostat 2010

Ai primi posti nell'interscambio marittimo europeo ci sono i Paesi Bassi (233,6 mil. tonn.) e l'Italia (232,5 mil. tonn.), seguite da Regno Unito (191 mil. tonn.), Spagna (188 mil. tonn.), Francia (184 mil. tonn.) e Germania (182 mil. tonn.).

Nei Paesi Bassi ed in Italia oltre l'80% delle merci vengono scambiate via mare; una percentuale che sale a circa il 90% per il Regno Unito ed al 91,6% per la Spagna.

Commercio UE 27 (import + export) per modalità di trasporto

	Totale		Mare		Treno		Strada		Aereo		Idrovie		Altre modalità	
	tonnellate	% su tot movimentato	tonnellate	% su tot movimentato	tonnellate	% su tot movimentato	tonnellate	% su tot movimentato	tonnellate	% su tot movimentato	tonnellate	% su tot movimentato	tonnellate	% su tot movimentato
1 Paesi Bassi	289.241.672	80,8	233.616.790	80,8	218.676	0,1	12.533.148	4,3	788.990	0,3	4.620.004	1,6	37.464.063	13,0
2 ITALIA	283.527.680	82,0	232.510.417	82,0	1.999.464	0,7	11.193.022	3,9	860.404	0,3	20	0,0	36.964.353	13,0
3 Regno Unito	215.258.038	88,8	191.079.667	88,8	30.910	0,0	24.899	0,0	1.423.507	0,7	-	0,0	22.669.055	10,5
4 Spagna	205.113.168	91,6	187.890.419	91,6	61.116	0,0	3.642.822	1,8	3.255.081	1,6	5.826	0,0	20.287.904	5,0
5 Francia	207.981.970	88,5	184.069.014	88,5	576.923	0,3	12.370.582	5,9	1.597.017	0,8	1.099.289	0,5	8.269.145	4,0
6 Germania	307.893.728	59,1	182.089.892	59,1	5.797.014	1,9	29.967.375	9,7	2.688.383	0,9	2.589.671	0,8	84.761.392	27,5
7 Belgio	122.103.880	81,4	99.431.211	81,4	850.048	0,7	7.325.708	6,0	1.108.563	0,9	3.629.792	3,0	9.758.558	8,0
8 Svezia	67.291.902	80,8	54.386.925	80,8	1.883.541	2,8	10.108.732	15,0	234.098	0,3	239	0,0	678.367	1,0
9 Portogallo	35.721.312	97,7	34.888.479	97,7	107	0,0	245.311	0,7	581.777	1,6	-	0,0	5.638	0,0
10 Finlandia	50.089.733	68,7	34.403.623	68,7	7.044.310	14,1	5.033.397	10,0	71.415	0,1	269.913	0,5	3.267.075	6,5
11 Romania	34.093.020	76,0	25.922.443	76,0	2.372.110	7,0	3.246.393	9,5	68.639	0,2	2.481.778	7,3	1.657	0,0
12 Polonia	76.873.664	30,2	23.208.262	30,2	24.286.512	31,6	8.404.091	10,9	164.817	0,2	43.684	0,1	20.766.298	27,0
13 Danimarca	24.784.269	89,5	22.184.095	89,5	9.474	0,0	1.747.889	7,1	105.671	0,4	20	0,0	737.120	3,0
14 Grecia	22.886.697	82,9	18.977.386	82,9	132.433	0,6	933.006	4,1	284.271	1,2	-	0,0	2.559.601	11,2
15 Bulgaria	24.354.100	74,4	18.110.342	74,4	960.695	3,9	3.544.192	14,6	26.867	0,1	1.699.938	7,0	12.066	0,0
16 Irlanda	14.535.356	99,1	14.401.340	99,1	1.483	0,0	28.712	0,2	96.397	0,7	11	0,0	7.413	0,1
17 Lituania	23.683.508	60,3	14.292.073	60,3	5.317.165	22,5	1.852.177	7,8	10.522	0,0	2.553	0,0	2.209.018	9,3
18 Austria	33.849.321	21,0	7.111.209	21,0	3.785.185	11,2	6.626.709	19,6	157.397	0,5	3.646.071	10,8	12.522.750	37,0
19 Slovenia	12.757.774	45,9	5.853.093	45,9	898.075	7,0	5.089.797	39,9	8.963	0,1	-	0,0	907.846	7,1
20 Estonia	6.834.173	55,7	3.805.432	55,7	1.402.771	20,5	979.488	14,3	37.654	0,6	-	0,0	608.828	8,9
21 Cipro	2.951.405	98,2	2.898.182	98,2	-	-	91	0,0	52.687	1,8	-	0,0	445	0,0
22 Lettonia	7.254.711	34,1	2.474.624	34,1	2.735.041	37,7	791.069	10,9	44.762	0,7	70	0,0	1.209.145	16,7
23 Rep. Ceca	27.551.906	3,1	864.938	3,1	9.235.786	33,5	3.785.158	13,7	126.756	0,5	8.431	0,0	13.530.837	49,1
24 Rep. Slovacca	22.288.256	3,8	845.044	3,8	9.446.846	42,4	1.404.544	6,3	62.748	0,3	129.869	0,6	10.399.205	46,7
25 Malta	598.608	98,6	590.185	98,6	-	-	-	0,0	8.402	1,4	-	0,0	21	0,0
26 Lussemburgo	840.765	63,4	533.434	63,4	86.144	10,2	176.565	21,0	29.336	3,5	2.667	0,3	12.619	1,5
27 Ungheria	22.716.620	0,0	-	0,0	4.625.806	20,4	6.232.433	27,4	193.024	0,8	1.452.610	6,4	10.212.747	45,0
TOTALE	2.143.077.236	74,5	1.596.438.519	74,5	83.757.635	3,9	137.287.310	6,4	14.088.148	0,7	21.682.456	1,0	289.823.166	13,5

TABELLA 13 - FONTE: Confindustria su Eurostat 2010

Osservando più nello specifico i dati del traffico container, tutti i movimenti commerciali da e per l'Europa nel 2011 sono stati pari a 39,7 milioni di Teu, con un incremento del 6,3% rispetto all'anno precedente (37,4 i milioni di Teu movimentati nel 2010). In particolare, sulle rotte di collegamento tra l'Europa e l'Asia crescono i traffici sia in ingresso che in uscita, con un dato complessivo che è pari a 19,9 milioni di Teu nel 2011, con un incremento del 4,5% rispetto al dato 2010 (19,1 milioni di Teu).

Un aumento ha caratterizzato anche la movimentazione tra l'Europa e il Nord America; su questa rotta il traffico container nel 2011 ha raggiunto i 6,2 milioni di Teu, in aumento (+6,1%) rispetto al dato dell'anno precedente (5,9 milioni di Teu movimentati al 2010).

Il traffico contenitori è però maggiormente concentrato sulle rotte da e verso il continente asiatico. Rispetto al totale dei Teu in ingresso ed uscita dai Paesi europei, quelli movimentati da e verso l'Asia ne costituiscono il 50% circa.

Traffico container sulle rotte Asia - Europa - Nord America

Tutte le rotte da e verso l'Europa			
	Esportazioni	Importazioni	Totale
2010	15.942.900	21.427.500	37.370.400
2011	17.317.200	22.428.600	39.745.800
var % 2011/2010	8,6	4,7	6,4
Europa - Asia			
	Esportazioni	Importazioni	Totale
2010	5.631.300	13.476.500	19.107.800
2011	6.052.500	13.920.700	19.973.200
var % 2011/2010	7,5	3,3	4,5
Europa - Nord America			
	Esportazioni	Importazioni	Totale
2010	3.107.100	2.770.500	5.877.600
2011	3.369.100	2.865.600	6.234.700
var % 2011/2010	8,4	3,4	6,1

TABELLA 14 - FONTE: CTS, *Container Trades Statistics*, 2012

Il fulcro dell'intero comparto container a livello europeo è rappresentato dal porto di Rotterdam, che con i suoi 11,9 milioni di Teu movimentati si conferma anche per il 2011 il principale scalo.

Nell'ultimo anno sono cresciuti i volumi di traffico in quasi tutti gli scali; fanno eccezione i porti di LeHavre (-5,8%), Zeebrugge (-11,1%), Malta (-0,4%) e Gioia Tauro (-19,2%).

Buone performance per i porti spagnoli, grandi competitor degli scali italiani, tra di essi la più alta variazione percentuale è di Algeciras (+28,2%), che per questo incremento si distingue tra tutti i principali porti europei, seguono Bilbao (+7,9%), Barcellona (+4,4%) e Valencia (+2,8%). C'è da dire comunque che il porto di Valencia si conferma il principale scalo del paese con un traffico contenitori di oltre 4,3 milioni di Teu.

I porti tedeschi di Amburgo e Brema insieme hanno sfiorato i 15 milioni di Teu movimentati nel 2011, con un ritmo di crescita molto sostenuto rispetto al 2010, che nello specifico per Amburgo si è concretizzato in un +14,2% e per Brema in un +21%.

Sono, invece, ben tre i porti italiani che figurano tra i primi scali europei: Gioia Tauro, Genova e La Spezia. Buono l'incremento della movimentazione del porto di Genova

(+5% nel 2011 rispetto all'anno precedente), che supera 1,8 milioni di Teu. Oltre 1,3 milioni di Teu di traffico container per La Spezia nel 2011, con un incremento dell'1,7% rispetto al 2010. In riduzione, invece, la movimentazione del porto di Gioia Tauro, che si attesta sui 2,3 milioni di Teu.

Il traffico container nei principali porti europei. Anni 2008-2011 (migliaia di Teu)

Porto	Paese	2011	2010	2009	2008	var 2010/2011
1 Rotterdam	Olanda	11.877	11.146	9.743	10.784	6,56
2 Amburgo	Germania	9.014	7.896	7.008	9.737	14,16
3 Antwerp	Belgio	8.664	8.468	7.310	8.663	2,31
4 Brema	Germania	5.915	4.888	4.579	5.448	21,01
5 Valencia	Spagna	4.327	4.207	3.654	3.602	2,85
6 Algeciras	Spagna	3.603	2.810	3.043	3.327	28,22
7 Marsaxlokk	Malta	2.360	2.371	2.260	2.330	-0,46
8 Gioia Tauro	Italia	2.305	2.852	2.857	3.468	-19,18
9 Zeebrugge	Belgio	2.222	2.500	2.328	2.210	-11,12
10 Le Havre	Francia	2.220	2.356	2.241	2.450	-5,77
11 Barcellona	Spagna	2.034	1.948	1.797	2.569	4,41
12 Genova	Italia	1.847	1.759	1.534	1.767	5,00
13 Pireo	Grecia	1.680	878	665	434	91,34
14 La Spezia	Italia	1.307	1.285	1.046	1.246	1,71
15 Costanza	Romania	648	557	594	1.381	16,34
16 Koper	Slovenia	589	477	343	354	23,48
17 Bilbao	Spagna	573	531	443	557	7,91
18 Felixstowe	Regno Unito	nd	3.400	3.100	3.200	-
19 St. Petersburg	Russia	nd	1.930	1.340	1.983	-
20 Southampton	Regno Unito	nd	1.600	1.400	1.710	-
21 Londra	Regno Unito	nd	869	846	1.167	-

TABELLA 15 - FONTE: Porto di Rotterdam, Autorità Portuali, Informare, 2012

Il traffico container nei principali porti europei

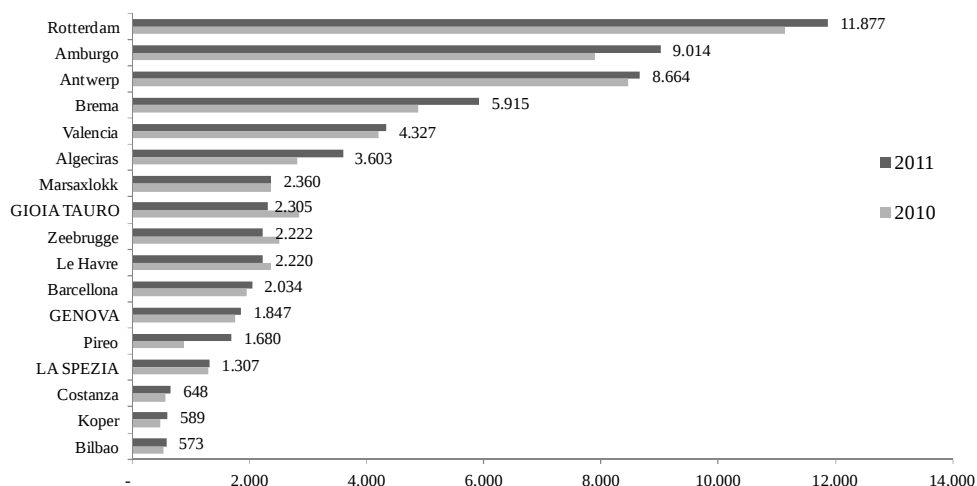


GRAFICO 16 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Porto di Rotterdam, Autorità Portuali, Informare, 2012

Sul lato dell'offerta, con riferimento alla flotta mercantile, il naviglio battente le bandiere dell'Unione Europea si è incrementato del 10% in un anno e ad inizio 2011 era composto da 15.851 unità, per circa 262 milioni di dwt, pari a circa il 20% della flotta mondiale. Al primo posto con oltre il 27% del totale del naviglio europeo troviamo la Grecia; l'Italia è invece al 4° posto, con oltre 19 milioni di dwt di stazza pari al 7,3% del dato complessivo Europa.

Flotta dell'Unione Europea (navi di 100 gt e oltre) al 1 gennaio 2011

	Paesi	N.	%	dwt	%
1	Grecia	1.433	9,0%	71.355.693	27,3%
2	Malta	1.724	10,9%	61.012.718	23,3%
3	Cipro	1.014	6,4%	31.902.059	12,2%
4	ITALIA	1.649	10,4%	19.243.429	7,3%
5	Germania	931	5,9%	17.432.933	6,7%
6	Regno Unito	1.638	10,3%	16.080.849	6,1%
7	Danimarca	987	6,2%	14.114.596	5,4%
8	Francia	799	5,0%	8.044.961	3,1%
9	Belgio	245	1,5%	6.562.398	2,5%
10	Paesi Bassi	1.302	8,2%	6.260.853	2,4%
11	Spagna	1.469	9,3%	2.401.081	0,9%
12	Svezia	488	3,1%	1.725.477	0,7%
13	Finlandia	275	1,7%	1.113.702	0,4%
14	Lussemburgo	133	0,8%	671.931	0,3%
15	Bulgaria	92	0,6%	588.943	0,2%
16	Lituania	115	0,7%	321.845	0,1%
17	Irlanda	233	1,5%	215.594	0,1%
18	Lettonia	140	0,9%	128.981	0,0%
19	Portogallo	353	2,2%	90.758	0,0%
20	Estonia	113	0,7%	81.725	0,0%
21	Slovacchia	19	0,1%	73.421	0,0%
22	Romania	76	0,5%	44.456	0,0%
23	Polonia	314	2,0%	37.655	0,0%
24	Austria	2	0,0%	11.675	0,0%
25	Slovenia	7	0,0%	-	-
	Registro di Gibilterra	300	1,9%	2.299.097	0,9%
TOTALE		15.851		261.816.830	

TABELLA 16 - FONTE: Confitarma su IHS-Fairplay, 2011

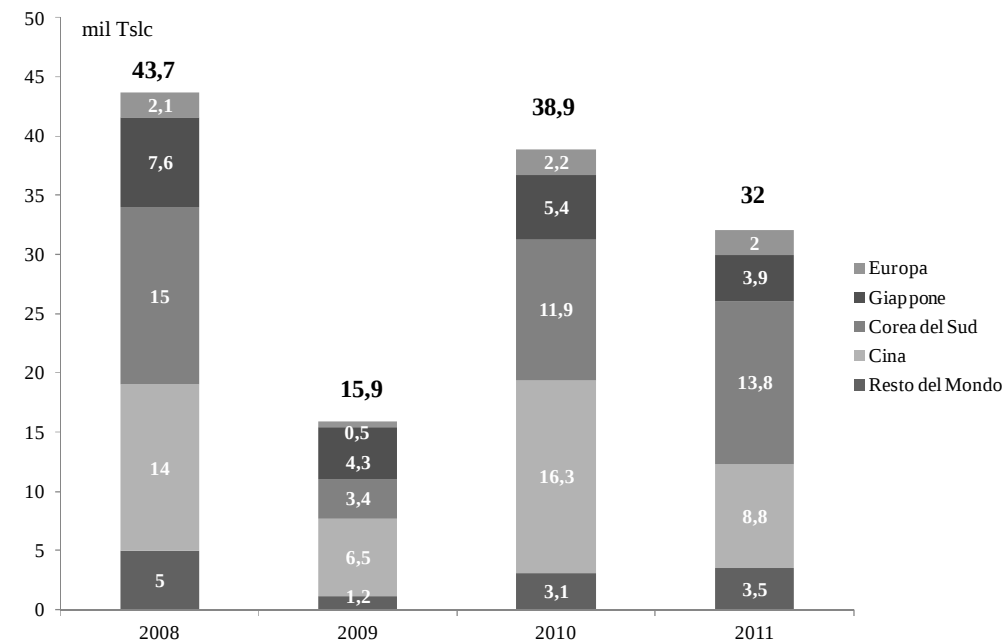
Sul fronte dell'*orderbook* di nuove navi, anche per il continente europeo, a fronte dell'offerta il volume complessivo della domanda si è progressivamente ridotto dopo la crisi del 2008. Tra le grandi aree di produzione, l'Europa è quella che maggiormente ha risentito della crisi. I paesi CESA (ossia quelli aderenti alla *Community of European Shipyards' Association*) sono divenuti sempre meno competitivi e hanno nel tempo dimostrato sempre maggiori difficoltà nel fronteggiare il potere attrattivo dei cantieri asiatici (cinesi in testa, ma anche coreani e giapponesi).

Le aziende navalmeccaniche europee sono state tutte coinvolte in maniera rilevante nella crisi, progressivamente fuoriuscendo dal mercato mondiale delle navi da trasporto merci (petroliere, portacontaineri, rinfusiere) prodotte su vasta scala dai cantieri asiatici a costi molto bassi, penalizzate anche dalla forza dell'euro. La cantieristica del Vecchio Continente ha tuttavia conservato la sua preminenza nelle produzioni ad alto valore aggiunto, con le navi da crociera ed i traghetti, in particolare quelli per il trasporto Ro-Ro, che rappresentano la parte preponderante del suo *orderbook*.

Nell'ambito della crisi della cantieristica a livello globale, l'industria europea è riuscita ad aggiudicarsi, negli ultimi quattro anni, tra il 3% ed il 6% della domanda mondiale, quota corrispondente ad un volume di ordini però non soddisfacente per alimentare la propria capacità produttiva. I 6,9 milioni di tslc di ordini totalizzati dall'Europa tra il 2008 ed il 2011 corrispondono alla capacità produttiva delle imprese di un solo anno.

Andamento degli ordini 2008-2011

Valori assoluti (milioni di Tslc) e Quote di mercato (% di Tslc) per area di costruzione



	2008	2009	2010	2011
Europa	5%	3%	6%	6%
Giappone	17%	27%	14%	12%
Corea del Sud	34%	21%	30%	43%
Cina	32%	41%	42%	28%
Resto del Mondo	12%	8%	8%	11%

GRAFICO 17 - FONTE: Assonave su Lloyd's - Fairplay, 2012

L'Europa mantiene una quota di mercato del 6% tra il 2010 ed il 2011, i volumi acquisiti sono tuttavia in riduzione portandosi a 2 milioni di Tslc contro i 2,2 milioni di Tslc del 2010. Il Giappone riduce la sua quota dal 14% del 2010 al 12% dell'anno successivo, come la Cina che passa dal 42% al 28%, mentre la Corea del Sud si distingue per un rilevante balzo in avanti. Questo Paese passa da una quota del 30% ad una del 43% nel 2011, e contano soprattutto i nuovi contratti per navi portacontainer in buona parte per armatori europei. In ripresa anche la quota del Resto del Mondo, che passa dall'8% all'11% nel 2011.

Le diverse cantieristiche nazionali con il numero maggiore di operatori (parliamo di paesi come Germania, Olanda e Spagna, tutti con più di 20 cantieri) presentano un rapporto tra portafoglio ordini e capacità produttiva inferiore a 1.

Analizzando, nello specifico, la situazione di questi tre Paesi: in Spagna i volumi di nuovi ordini appaiono in forte calo, con un'assenza totale che ha caratterizzato i primi nove mesi del 2011, rispetto ad una media di circa 80 nuovi ordini nel periodo 2006-2008. Nel complesso il portafoglio ordini ha subito un decremento del 65-70% rispetto ai valori pre-crisi sia in termini di numero di unità che in termini di tonnellaggio.

In Germania i volumi di ordini acquisiti nel 2010 si sono ridotti del 70% rispetto ai livelli pre-crisi in termini di numero di navi; mentre meno evidente risulta il calo se misurato in termini di tonnellaggio, e questo grazie soprattutto alle commesse di navi da crociera. Reggono anche gli ordini per le navi fluviali. Nel complesso il portafoglio ordini è in calo ed al 30 giugno 2011 era pari a 1,7 milioni di tslc.

Anche in Olanda i volumi di nuovi ordini sono diminuiti in maniera consistente, con un decremento di circa l'80% rispetto al picco del 2007. In particolare, hanno registrato un forte dimensionamento le commesse per i mezzi di piccola dimensione (<100 tsl) che sono passate da un volume medio di ordini di 100 unità (nel biennio 2007-2008) alle 26 del 2010. Anche le commesse di yacht si sono ridotte ad un terzo rispetto al periodo pre-crisi. Nel complesso il portafoglio ordini è in diminuzione ed al 31 dicembre 2010 era pari a 0,9 milioni di tslc.⁶

C'è da dire, infine, come è evidente dal grafico che segue, che gli ordini provenienti dall'armamento europeo solo in minima parte restano nel Vecchio Continente, mentre per oltre l'80% (dato relativo al periodo gennaio-maggio 2011) sono diretti verso i cantieri asiatici.

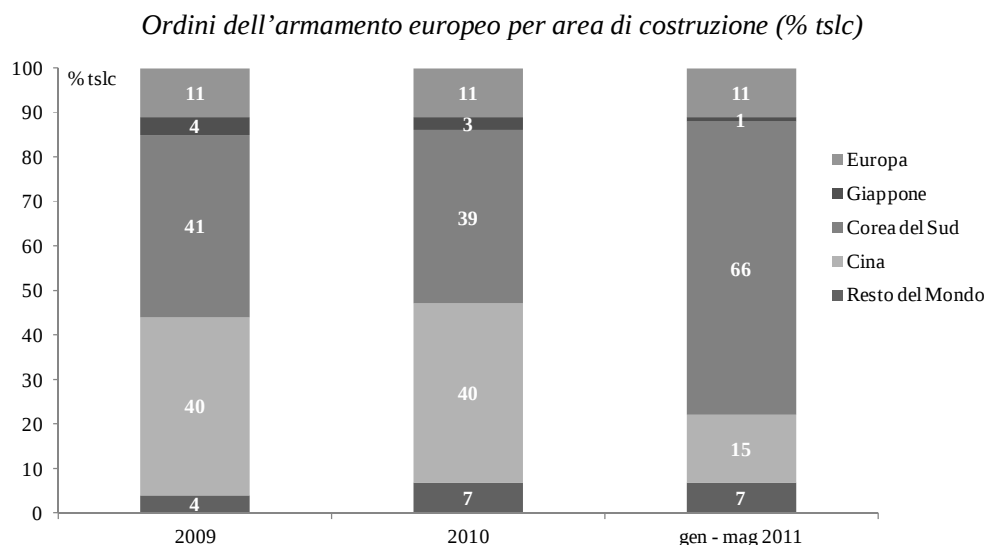


GRAFICO 18 - FONTE: Assonave su Lloyd's Register - Fairplay, 2012

⁶ ASSONAVE, 2012.

Box - La politica europea per il trasporto marittimo fino al 2018

Con la Comunicazione 008 del 2009 - *Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018*, la Commissione Europea ha definito i principali obiettivi strategici della politica dell'Unione per il trasporto marittimo fino al 2018, raccomandando alcune azioni orientate al rafforzamento della competitività e della sostenibilità in questo settore.

L'intervento dell'UE dovrebbe contribuire a: sostenere lo sviluppo di un quadro competitivo stabile che possa consentire di adottare misure positive a sostegno di una maggiore compatibilità ambientale e dell'innovazione del trasporto marittimo; una maggiore equità delle norme in materia di concorrenza e delle condizioni per gli scambi marittimi a livello internazionale; l'allineamento, a livello mondiale, delle norme sostanziali in materia di concorrenza. In particolare, le azioni riguardano:

- *le risorse umane, le competenze ed il know-how marittimo*, campo nel quale l'UE intende valorizzare carriere e competenze al fine di porre rimedio alla carenza sempre più acuta di professionisti del settore e migliorare l'immagine del comparto;
- *la navigazione di qualità, intesa come trasporto marittimo a zero rifiuti e zero emissioni*. A tal fine l'UE punta alla riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dalla navigazione internazionale; al miglioramento della qualità ambientale delle acque marine; alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi ed alla demolizione delle navi; alla riduzione delle emissioni di ossidi di zolfo e di ossidi di azoto prodotte dalle navi; alla promozione di un trasporto marittimo più ecologico;
- *lo sfruttamento di tutte le potenzialità della navigazione a corto raggio*, creando nuove infrastrutture e rafforzando quelle esistenti, focalizzandosi sulla creazione di uno «spazio europeo di trasporto marittimo senza barriere»;
- *l'impegno in materia di ricerca e sviluppo*, per quanto riguarda la progettazione di nuovi modelli di navi e attrezzature; le tecnologie che garantiscono la massima efficienza della catena dei trasporti; gli strumenti di ispezione e di controllo nonché i sistemi avanzati di telecomunicazione.

4. Le caratteristiche dello shipping nel contesto economico e territoriale italiano

L'analisi dei dati più recenti a disposizione conferma la forza intrinseca di questo settore che va configurandosi sempre più come un mix complesso di attività rilevanti per la competitività del nostro Paese.

Abbiamo visto che il commercio estero dell'UE è pari a 2,143 miliardi di tonnellate (al 2010), di cui 1,6 mld di tonn circa, pari al 74,5% del totale, utilizza il mare. L'Italia dà un contributo primario a questo interscambio, e nel 2010 risultava al secondo posto in Europa per merci movimentate per via marittima.

Dati più recenti (al 2011) mostrano che oltre il 54% del commercio estero italiano utilizza il trasporto marittimo.

Il commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto (2011)
(% tonnellate)

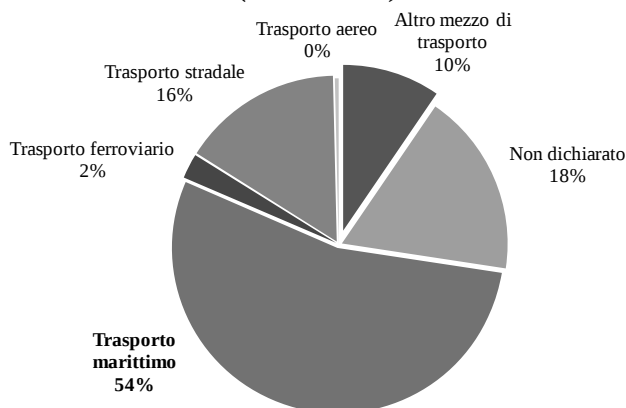


GRAFICO 19 - FONTE: elaborazioni SRM su dati Coeweb, Istat, 2012

Su un totale di circa 472 milioni di tonnellate di merci movimentate in entrata e in uscita dal nostro Paese, poco più di 255 milioni di tonnellate viaggiano via mare. Di questo totale, il 26,6% è diretto verso i paesi del continente europeo, mentre quasi il 36% si muove da e verso l'Asia.

Il commercio estero dell'Italia nel 2011 per modalità di trasporto

PAESE	Trasporto marittimo		Trasporto ferroviario	Trasporto stradale	Trasporto aereo	Altro mezzo di trasporto	Non dichiarato	TOTALE	
	tonnellate	%	tonnellate	tonnellate	tonnellate	tonnellate	tonnellate	tonnellate	%
Europa	67.918.876	26,6	11.552.192	73.509.517	655.254	27.556.913	84.455.734	265.648.513	56,3
Ue 27	20.066.025	7,9	9.520.585	62.531.683	637.504	7.464.293	84.455.734	184.675.832	39,1
Africa	44.651.442	17,5	2.426	95.862	28.405	17.198.112	-	61.976.264	13,1
America	46.742.968	18,3	5.495	80.519	169.686	55.247	-	47.053.934	10,0
Asia	91.212.170	35,8	23.733	330.639	361.836	125.503	-	92.053.917	19,5
Oceania e altri territori	4.559.201	1,8	211	5.832	599.201	18.890	-	5.183.337	1,1
Totale	255.084.657	100,0	11.584.056	74.022.369	1.814.382	44.954.666	84.455.734	471.915.964	100,0

TABELLA 17 - FONTE: elaborazioni SRM su dati Coeweb, Istat, 2012

Risulta evidente quindi l'importanza delle attività marittime per l'Italia, rilevanza ulteriormente sottolineata dalle misure di impatto che il sistema marittimo genera sull'economia nazionale.

Il Pil generato dal sistema marittimo nazionale, comprensivo sia della componente industriale manifatturiera e terziaria⁷ che di quella istituzionale⁸ ammonta a 39,5

⁷ Comprende i seguenti comparti: trasporti marittimi, inclusa la spesa dei crocieristi, attività di logistica portuale e servizi ausiliari ai trasporti marittimi, cantieristica navale, diportistica, comprensiva della spesa dei diportisti, pesca.

⁸ Comprende: la marina Militare, le Capitanerie di porto, le Autorità Portuali e il sistema previdenziale-assicurativo dei marittimi.

miliardi di euro, pari al 2,6% del totale nazionale a prezzi correnti.⁹ Il contributo maggiore è dato dai comparti manifatturieri e terziari, che nel complesso generano un Pil di circa 35 miliardi di euro.

Il Pil generato dal settore dello shipping in Italia (2009, milioni di euro correnti)

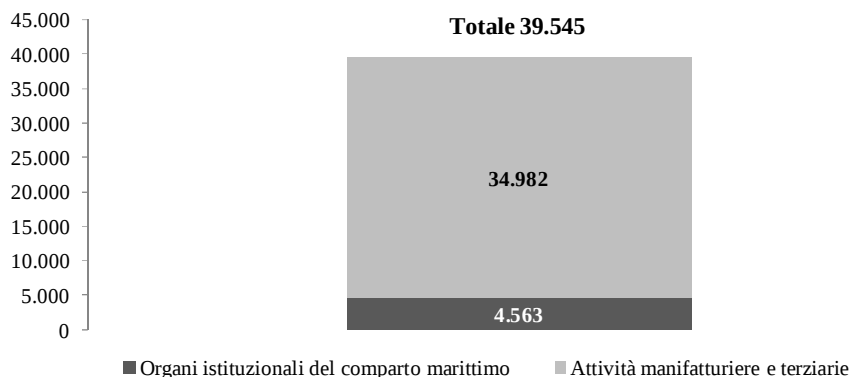


GRAFICO 20 - FONTE: Federazione del Mare, 2011

Se depuriamo il dato dalla spesa dei crocieristi e dei diportisti (pari a circa 6 mld di euro), il Pil prodotto è di quasi 33,5 mld di euro, di cui poco più di 29 mld di euro attribuibile alla componente delle attività manifatturiere e terziarie.

Osservando nel dettaglio il contributo che i singoli settori di questo complesso danno alla creazione del Pil è il comparto dei trasporti marittimi che figura al primo posto con 10,3 mld di euro.

*Contributo al Pil delle Attività manifatturiere e terziarie
(2009, milioni di euro correnti)*

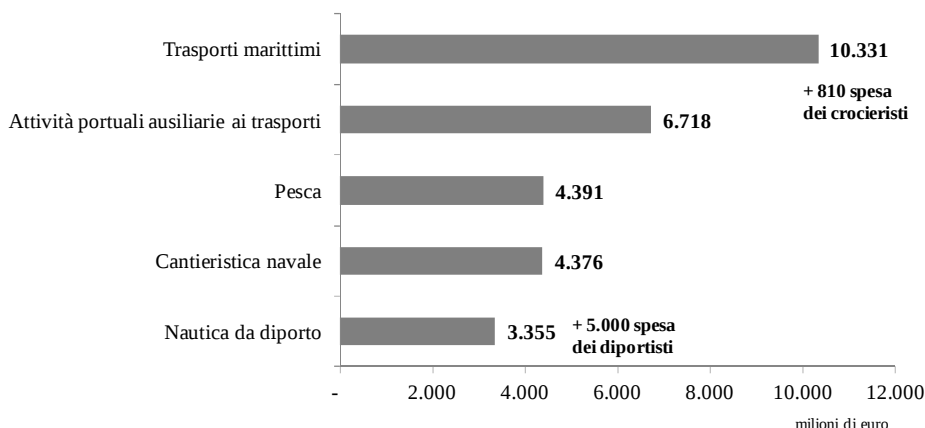


GRAFICO 21 - FONTE: Federazione del Mare, 2011

⁹ FEDERAZIONE DEL MARE, 2011.

A distanza figurano: le attività marittime di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti, con 6,7 mld di euro, la pesca che contribuisce al Pil con circa 4,4 mld di euro, la cantieristica navale con 4,3 mld di euro ed infine la nautica da diporto con 3,3 mld di euro. Considerando anche la spesa dei diportisti (pari a 5 mld di euro), con un totale di 12,7 mld di euro, più di un terzo dei circa 35 mld di euro prodotti dalle attività marittime industriali e terziarie provengono dal comparto armatoriale, mentre le attività portuali ed ausiliarie ai trasporti pesano per poco meno di un quarto del totale del contributo alla creazione del Pil.

Resta importante anche la capacità di generare occupazione del settore marittimo nel nostro Paese. Nel comparto delle attività marittime e manifatturiere si registrano in totale oltre 167,5 mila occupati. Nel 2004 la Federazione del Mare stimava per i cinque comparti considerati la disponibilità di poco più di 122,3 mila unità di lavoro dirette. I dati relativi al 2009 riportano circa 45,2 mila occupati in più.

Occupati diretti nelle attività marittime manifatturiere e terziarie (2009)

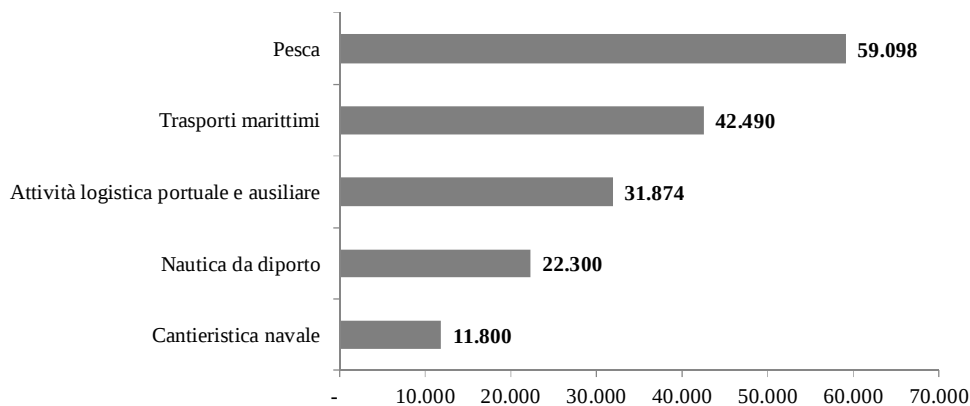


GRAFICO 22 - FONTE: Federazione del Mare, 2011

I trasporti marittimi contano con 42.490 unità di lavoro, di cui oltre 35.300 a bordo e altre 7.100 a terra. Dati relativi a fine 2010 (fonte: Confitarma, 2011) stimano 36.995 posti di lavoro a bordo della flotta italiana, con 7.400 unità occupate a terra.

Le diverse attività legate al settore marittimo presentano elevati livelli di integrazione interna ed esterna, generando pertanto effetti moltiplicativi di un certo rilievo.

Gli effetti di crescita indotti dalle attività marittime industriali, manifatturiere e terziarie sono evidenti sia per quanto concerne la creazione di reddito, ossia la capacità di questo comparto di spingere lo sviluppo del contesto economico nazionale, sia per quanto concerne la creazione di posti di lavoro. Partendo da questi presupposti, la Federazione del Mare ha stimato un *effetto moltiplicativo del reddito* pari a 2,49, ciò significa che ogni 100 euro di domanda di beni o servizi marittimi, o di spesa per investimenti o di esportazioni si attivano 249 euro di spesa in tutto il sistema economico. Il *moltiplicatore dell'occupazione* è invece stato stimato pari a 1,81, ciò significa che 100 nuovi occupati nel sistema marittimo generano in media 181 nuovi occupati nel sistema economico generale.

Mettendo a confronto i dati sui moltiplicatori calcolati dalla Federazione del Mare nel 2004 con questi ultimi, risulta un rafforzamento del moltiplicatore del reddito, a testimonianza del trend positivo che caratterizza l'influenza delle attività marittime sulla creazione di sviluppo e crescita nella struttura produttiva del nostro Paese, e un indebolimento del moltiplicatore dell'occupazione, come conseguenza del ridimensionamento della forza lavoro connessa al comparto a partire dalla crisi del 2008. A tale proposito, emerge l'importanza della salvaguardia di alcuni ambiti occupazionali in primis puntando sulla formazione professionale e sull'aggiornamento continuo delle competenze, considerando comunque che l'effetto moltiplicativo sull'occupazione è inferiore a quello sul reddito ma è ugualmente significativo.

Tra i vantaggi del sistema marittimo nel nostro Paese bisogna anche evidenziare la pluralità di servizi offerti grazie all'ampio numero di porti commerciali.

Per quanto concerne il sistema portuale, l'anno appena passato è stato caratterizzato da buone performance quasi per tutti gli scali italiani. Come emerge dai dati riportati nella tabella seguente, ha pesato molto sull'andamento complessivo della movimentazione, il risultato dei porti di transhipment. Tra di essi è Gioia Tauro a risentire maggiormente della concorrenza degli scali di Port Said e Tanger med, ed a mostrare una diminuzione di oltre il 19% rispetto al 2010. Anche Cagliari segna una variazione di segno negativo per il 2011 (-2,4%) con 614 mila Teu movimentati; mentre Taranto con 604 mila Teu si distingue con +3,8%. Una variazione positiva destinata forse a ridimensionarsi considerando che dopo l'estate del 2011 lo scalo ha perso gli attracchi di Evergreen, suo principale cliente.

Tra i porti di destinazione finale, si distingue Genova, che con oltre 1,8 milioni di Teu movimentati, è ritornato ai livelli pre-crisi, anche se a livello europeo resta sempre dietro il porto di Barcellona, che nel 2011 ha superato i 2 milioni di Teu. Un buon risultato caratterizza anche gli scali di La Spezia, che risulta in crescita nel 2011 con un +1,7% rispetto all'anno precedente, e Livorno che evidenzia un +1,4%. Al Sud il porto di Napoli passa dai 534 mila Teu del 2010 ai 527 mila del 2011 (-1,3%), mentre sul versante adriatico si registrano le migliori performance, anche se i volumi di traffico sono inferiori rispetto a quelli che caratterizzano gli scali tirrenici. Si distingue Trieste con un +39,4% e 393 mila Teu; per lo scalo di Ravenna l'incremento è del 17,5%, con 215 mila Teu movimentati; infine per Venezia la crescita è del 16,2% per 458 mila Teu.

Il traffico container nei principali porti italiani (dati in migliaia di Teu)

	2011	2010	2009	2008	var 2011/2010
Gioia Tauro	2.305	2.851	2.857	3.468	-19,2
Genova	1.847	1.759	1.534	1.767	5,0
La Spezia	1.307	1.285	1.046	1.246	1,7
Taranto	604	582	741	787	3,8
Livorno	637	628	592	779	1,4
Cagliari	614	629	737	308	-2,4
Napoli	527	534	516	481	-1,3
Venezia	458	394	369	379	16,2
Trieste	393	282	277	336	39,4
Ravenna	215	183	185	214	17,5

TABELLA 18 - FONTE: Confitarma, 2011; EA-Contship Italia Group, 2012

Esaminando il comparto dello shipping dal lato dell'offerta, con riferimento alla flotta mercantile, il naviglio di proprietà italiana si compone di 1.664 navi per un totale di oltre 17 milioni di tsl. Del totale, 844 navi hanno oltre le 1.000 tsl, mentre le altre 820 navi restano nella categoria da 100 a 999 tsl.

La flotta mercantile italiana (navi di oltre 100 gt) a fine 2010

Tipologia di nave	2010		2009		var 2010/2009	
	N.	migliaia di gt	N.	migliaia di gt	N.	migliaia di gt
Navi da carico liquido	317	5.422	324	5.250	-2,2	3,3
Navi da carico secco	233	7.162	204	5.875	14,2	21,9
Navi miste e da passeggeri	482	3.991	458	3.981	5,2	0,3
Portarinfuse polivalenti	1	33	1	33	-	-
Navi per servizi ausiliari	631	721	585	647	7,9	11,4
Totale	1.664	17.329	1.572	15.786	5,9	9,8

TABELLA 19 - FONTE: Confitarma, 2011

Rispetto ai dati relativi al 2009, si è registrato un aumento di circa il 6% nel numero e di poco meno del 10% nel tonnellaggio di stazza.

Per tonnellaggio di stazza si distinguono le navi da carico secco; e nell'ambito di questa categoria, sono le portarinfuse ed i traghetti a presentare i dati più elevati, rispettivamente 3.722 tsl e 2.318 tsl. Nel comparto delle navi da carico liquido, si distinguono petroliere e chimichiere, con rispettivamente 3.102 tsl e 1.924 tsl.

Gli armatori privati detengono il 96,5% della flotta, che nel tempo si è rinnovata, riducendo progressivamente la quota di navi più vecchie e aumentando la quota delle unità di naviglio più giovani. Il 68% del naviglio ha meno di 10 anni ed il 43% meno di 5 anni.

Età della flotta italiana e mondiale

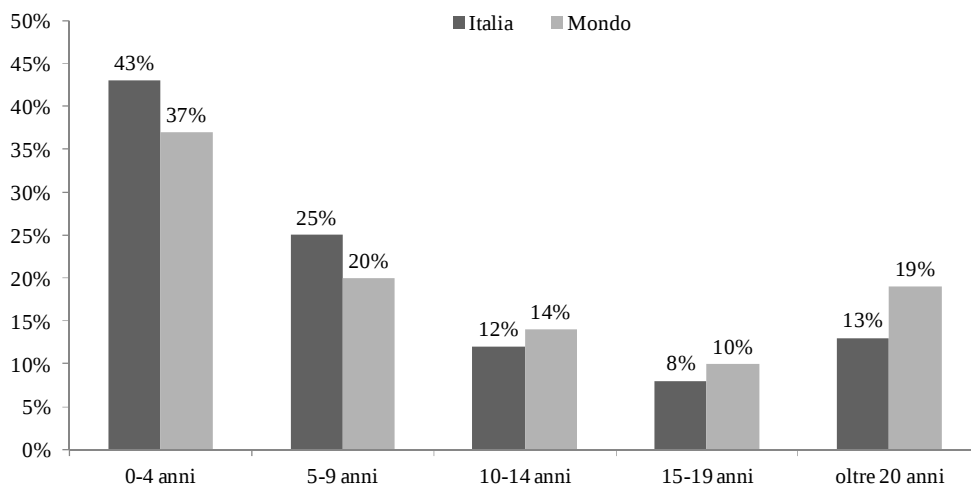


GRAFICO 23 - FONTE: Confitarma e Confitarma su Clarkson research Services, 2011

Alla fine del 2010 risultavano ordinate ai cantieri mondiali da armatori italiani 109 unità per un totale di 3,34 milioni di gt, con consegna prevista tra il 2011 ed il 2013. Tra il 2001 ed il 2010, a testimonianza della giovane età di gran parte del naviglio del nostro Paese, sono state consegnate 468 nuove navi, per oltre 10 milioni di gt, pari al 58% della flotta esistente.

Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registratasi negli ultimi anni, tra il 2007 ed il 2010 gli armatori italiani hanno ordinato ai cantieri nazionali ed esteri più di 300 navi per un valore complessivo di 18 miliardi di dollari.

Rinnovamento della flotta italiana

Tipologia di nave	Navi consegnate tra il 2001 ed il 2010		Navi in costruzione a fine 2010	
	N.	gt	N.	gt
Navi da carico liquido	183	4.213.313	32	1.042.256
Navi da carico secco	94	3.329.821	42	1.943.855
Navi miste e da passeggeri	71	2.282.856	10	311.655
Navi per servizi ausiliari	120	249.291	25	40.033
Totale	468	10.075.281	109	3.337.799

TABELLA 20 - FONTE: Confitarma su dati RINA, 2011

Il settore armatoriale italiano è rappresentato da circa 40 *player*, con un giro di affari di 11 miliardi di euro annui (dati 2009). I primi tre operatori (Grimaldi, Costa Crociere, Italia Marittima) coprono il 56% del mercato e i primi dieci arrivano a coprirne l'86%. I comparti di maggiore specializzazione sono il *liquid* ed il *dry bulk*. Osservando la distribuzione regionale degli armatori, le regioni con la maggiore presenza armatoriale sono la Campania (39%), la Liguria (17%) ed il Lazio (14%). Sempre Campania e Liguria figurano in testa tra le regioni in termini di ricavi dei vari *player*, seguite dal Friuli.

Ricavi delle imprese armatoriali per regione

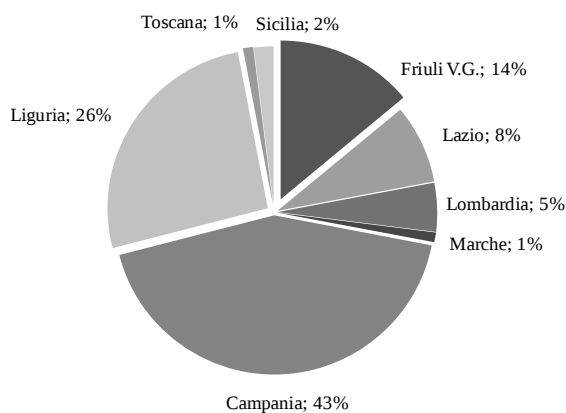


GRAFICO 24 - FONTE: Sace, 2010

Per quanto concerne gli ordini in arrivo alla cantieristica nazionale, c'è da dire che i cantieri italiani vantano una posizione di rilievo sia in Europa che a livello mondiale, operando in nicchie di mercato altamente specializzate e ad elevato contenuto tecnologico, quali la costruzione di navi da crociera e traghetti di ultima generazione. Il mercato delle navi da crociera insieme ai traghetti rappresenta per la cantieristica italiana oltre il 90% dell'*orderbook* complessivo in termini di tonnellaggio (dato 2009). In particolare, nel comparto delle navi traghetto, il portafoglio ordini mondiale fa capo per oltre l'88% a cantieri europei, con i costruttori italiani che detengono una quota pari al 40% dell'*orderbook* complessivo.¹⁰

L'attività dell'industria navale italiana ha resistito pur in una situazione economica non facile grazie alla specializzazione in segmenti di mercato meno esposti alla concorrenza dei paesi asiatici (prevalentemente concentrata nei settori *liquid* e *dry bulk*). E' indubbio, tuttavia, che il comparto vive una fase di ridimensionamento a seguito della crisi economica mondiale. I dati disponibili al 2009 evidenziano un *orderbook* di 1,5 milioni di tonnellate ed un valore di 6,2 miliardi di euro. Nel 2010 e nel 2011 si è continuato a registrare il progressivo ridimensionamento degli ordini; se tra il 2008 ed il 2009 erano state commissionate solo tre navi da crociera, agli inizi del 2010 è arrivata una sola nuova commessa.¹¹

Box - Le imprese del cluster marittimo nazionale

A fine 2011, le imprese del cluster marittimo italiano¹² sono oltre 70 mila: situate per lo più nelle regioni del Mezzogiorno, esse riguardano in particolar modo il settore trasportistico e quello dei servizi connessi.

In considerazione delle diverse tipologie d'attività interessata dall'analisi svolta emerge come la maggior parte delle imprese che compongono il cluster si concentra sulle attività connesse al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (27,2% del totale) e sulle attività di riparazione e manutenzione delle imbarcazioni (25%).

Per la prima di tali tipologie, i dati più rilevanti sono quelli delle regioni del Mezzogiorno in cui sono localizzate 957 imprese, pari a più del doppio di quelle presenti nel Centro Italia e nel Nord Ovest. Per le attività di manutenzione, invece, è il Centro la macroarea con la maggior concentrazione (567 imprese), seguita dal Sud (504) e, quindi, da Nord Ovest (432) e Nord Est (252).

Al Mezzogiorno, inoltre, spetta il primato anche per le restanti categorie: ad esso, in particolare, è ascrivibile circa il 35% delle imprese per la costruzione di imbarcazioni, circa il 65% di quelle di demolizione navale, quasi la metà di quelle per la movimentazione di merci legate al trasporto marittimo e fluviale e circa il 54% di quelle relative al noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale.

¹⁰ SACE, 2010.

¹¹ FEDERAZIONE DEL MARE, 2011.

¹² Per la definizione del cluster sono state considerate tutte le categorie e sottocategorie afferenti al settore del trasporto marittimo e della relativa cantieristica così come individuate dalla classificazione delle attività economiche ATECO 2007. Dal database di Unioncamere, in particolare, sono stati estretti i dati relativi alle imprese attive con sede nelle singole regioni d'Italia.

Fanno eccezione le imprese rientranti nella categoria del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne: di esse, infatti, le regioni del Sud assorbono poco più del 28%, contro quasi il 50% dell'area Nord orientale del Paese.

Dall'analisi complessiva dei dati emerge in ogni caso il prevalere del Mezzogiorno: con oltre 2.700 imprese, pari a quasi il 40% del dato complessivo. Seguono le regioni del Centro con circa il 22% e, infine, quelle del Nord.

Il grafico e la tabella che seguono riportano un quadro generale della situazione per macroarea e per tipologia d'attività.

Le imprese del cluster marittimo per macroarea e per tipologia d'attività

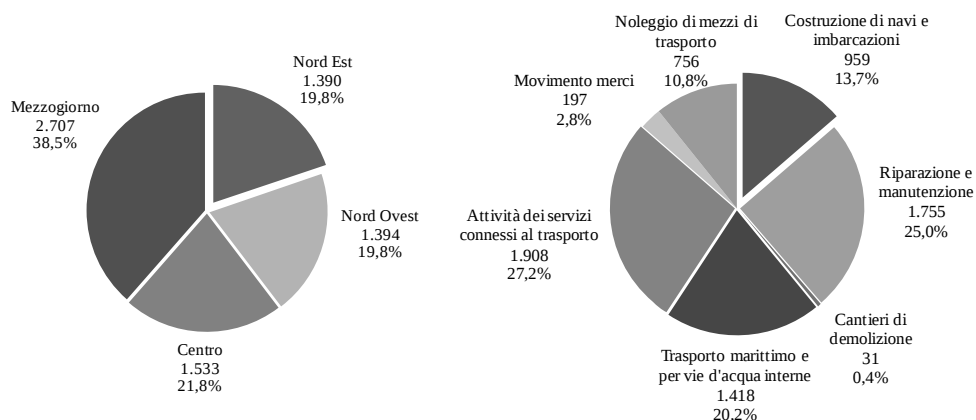


GRAFICO 25 - FONTE: elaborazione SRM su dati Unioncamere, 2012

Le imprese del cluster marittimo italiano - Anno 2011

	Nord Est	Nord Ovest	Centro	Mezzogiorno	Totale settore N.
Costruzione di navi e imbarcazioni	142	238	250	329	959
Riparazione e manutenzione imbarcazioni	252	432	567	504	1.755
Cantieri di demolizione navale	1	8	2	20	31
Trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	703	244	72	399	1.418
Attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne	197	360	394	957	1.908
Movimento merci relativo ai trasporti marittimi e fluviali	36	28	41	92	197
Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale	59	84	207	406	756
Totale Area	1.390	1.394	1.533	2.707	7.024

TABELLA 21 - FONTE: elaborazione SRM su dati Unioncamere, 2012

Ulteriori considerazioni possono essere fatte sulla base della distribuzione regionale delle imprese censite.

La maggior presenza di imprese si registra in Campania, Veneto e Liguria con, rispettivamente 1.056 unità (15% del dato Italia), 961 unità (13,7%) e 856 unità (12,2%).

Il Veneto, in particolare, è leader per quanto riguarda le imprese afferenti il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (639, pari al 15% del totale nazionale della categoria); mentre la Campania si distingue in riferimento alle restanti voci, fatta eccezione per i comparto di manutenzione, riparazione e demolizione navale.

Le imprese riguardanti le attività manutentive e di riparazione sono, infatti, concentrate per lo più in Toscana e Liguria con, rispettivamente, il 20,5% e il 18,6% del dato nazionale; alla Campania, invece, è ascrivibile il circa il 9,5% del totale.

I cantieri di demolizione si ritrovano soprattutto in Liguria e Sicilia, entrambe con 7 imprese su un totale nazionale di 31; seguono Campania e Puglia con 6 e 5 unità.

La distribuzione regionale delle imprese, in considerazione del totale di ogni singola area, è riportata nella figura che segue.

Le imprese del cluster marittimo nazionale per regione



FIGURA 1 - FONTE: elaborazione SRM su dati Unioncamere, 2012

Focus: La vocazione dello shipping italiano
Un'analisi delle caratteristiche del sistema portuale

Nell'ambito dell'analisi delle dinamiche più emblematiche del settore del *merchant shipping*, l'obiettivo di questa sezione è fotografare le caratteristiche del traffico marittimo per evidenziare la tipologia di vocazione dei nostri porti.

I porti e l'economia portuale hanno un'importanza determinante nello sviluppo degli scambi commerciali del nostro Paese. Confrontando i dati relativi alle merci in navigazione internazionale ed a quelle in navigazione di cabotaggio, risulta evidente il forte grado di internazionalizzazione delle attività del sistema portuale italiano. Nel quadriennio considerato (2007-2010) l'attività commerciale degli scali italiani è per i due terzi del totale delle merci movimentate nel complesso della navigazione orientata all'estero. In aumento tra il 2007 ed il 2008, la percentuale di traffico merci in navigazione internazionale arriva a circa il 70% per poi registrare un calo nel 2009 di circa il 16% ed una nuova ripresa pari al 3,8% nel 2010. Dopo la flessione del 2008, risulta in ripresa anche il dato relativo al cabotaggio (+1,3% nel 2009 e +7,9% nel 2010).

Traffico merci Italia per forma di navigazione

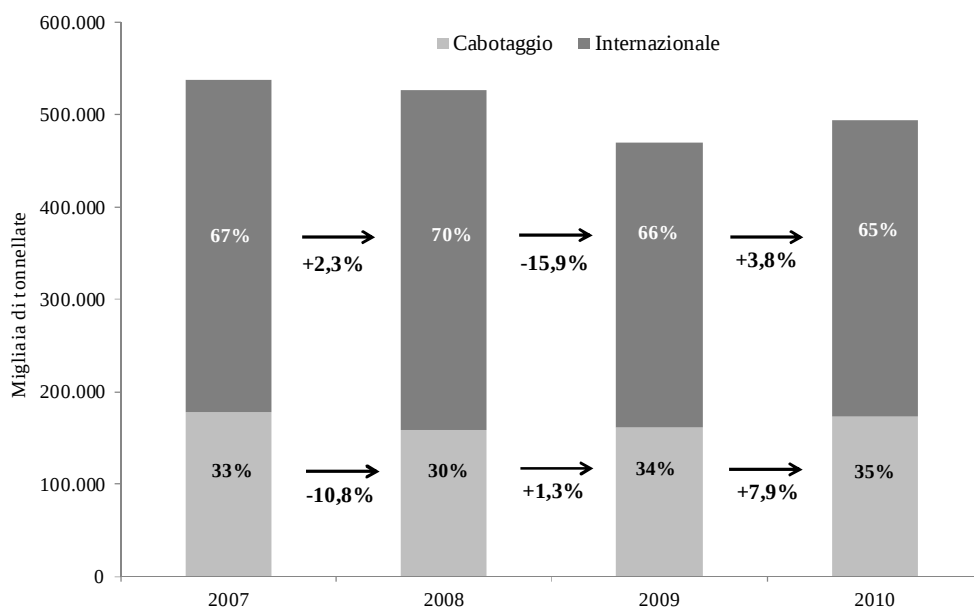


GRAFICO 26 - FONTE: elaborazioni SRM su dati ISTAT, 2011

Nel 2011 il trasporto marittimo italiano ha totalizzato circa 460 milioni di tonnellate di merci.

Trasporto merci nei porti italiani per regione. Anno 2011 (valori in tonnellate)

	A	B	C			A+B+C	E
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie			Totale	Teus
			In contenitori	Ro-ro	Altre merci varie		
Emilia Romagna	4.815.382	9.999.710	2.472.291	671.678	5.384.556	8.528.525	215.336
Veneto*	11.210.813	6.608.355	4.643.216	1.640.661	2.218.656	8.502.533	458.363
Friuli V.G.	35.234.773	4.232.585	-	165.627	3.602.039	13.445.104	393.777
Liguria	26.830.439	9.675.457	34.198.493	9.446.696	1.956.558	45.601.747	82.107.643
NORD	78.091.407	30.516.107	41.314.000	11.924.662	13.161.809	76.077.909	184.685.423
Toscana	7.818.302	5.081.910	7.650.393	11.703.591	3.419.246	22.773.230	646.798
Marche	4.506.876	560.351	924.480	2.421.321	-	3.345.801	120.674
Lazio	975.592	5.588.914	288.800	3.874.897	62.478	4.226.175	39.986
CENTRO	13.300.770	11.231.175	8.863.673	17.999.809	3.481.724	30.345.206	54.877.151
Campania	5.400.000	4.259.229	8.359.169	12.596.581	918.356	21.874.106	761.977
Calabria**	-	-	24.332.693	-	-	24.332.693	2.338.000
Puglia	9.893.713	30.455.467	4.532.426	4.233.358	7.908.879	16.674.663	616.010
Sicilia	46.516.694	1.165.487	219.810	13.427.241	92.994	13.740.045	61.422.226
Sardegna	27.445.057	1.637.553	8.774.167	8.195.992	5.955	16.976.114	46.058.724
SUD	89.255.464	37.517.736	46.218.265	38.453.172	8.926.184	93.597.621	220.370.821
TOTALE	180.647.641	79.265.018	72.063.245	68.377.643	25.569.717	200.020.736	459.933.395

* In quanto non disponibili, non sono stati inclusi nel calcolo i dati relativi al Porto di Chioggia.

** In quanto non disponibili, non sono stati inclusi nel calcolo i dati relativi al Porto di Gioia Tauro. Solo per il dato delle “Merci varie in contenitori”, che costituiscono la parte preponderante del traffico merci di questo scalo, sono state effettuate da parte di SRM delle stime.

TABELLA 22 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, Autorità Portuali, 2012

A livello geografico, i porti del Mezzogiorno si sono distinti per poco meno della metà dell'intero traffico prodotto nell'anno, con oltre 220 milioni di tonnellate, la maggior parte delle quali (oltre il 42%) derivanti dalla categoria delle “merci varie”; seguono le rinfuse liquide (pari al 40,5% del totale). Sono gli scali calabresi e campani ad emergere per il traffico delle “merci varie”, mentre quelli siciliani prevalgono per la movimentazione delle “rinfuse liquide” e quelli pugliesi per le “rinfuse solide”.

Trasporto merci nei porti italiani del Sud. Anno 2011

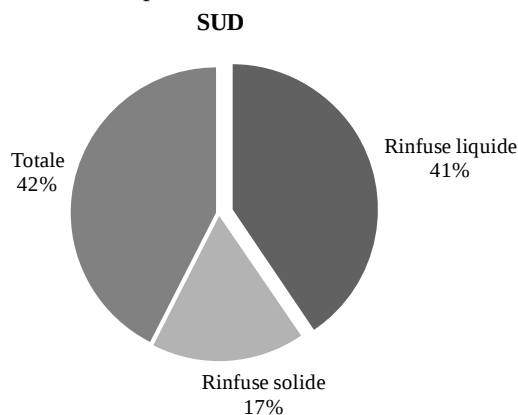


Grafico 27 - Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, Autorità Portuali, 2012

Sempre le “merci varie” assorbono la maggior parte dei volumi movimentati anche per gli scali del Centro (oltre il 55% di un totale di quasi 55 milioni di tonnellate); nell’ambito di questa categoria il maggior tonnellaggio è ascrivibile ai porti toscani. Sempre gli scali della Toscana si distinguono nell’ambito della macroarea di riferimento per le movimentazioni di “rinfuse liquide”, mentre primeggiano i porti del Lazio quanto a “rinfuse solide”.

Trasporto merci nei porti italiani del Centro. Anno 2011

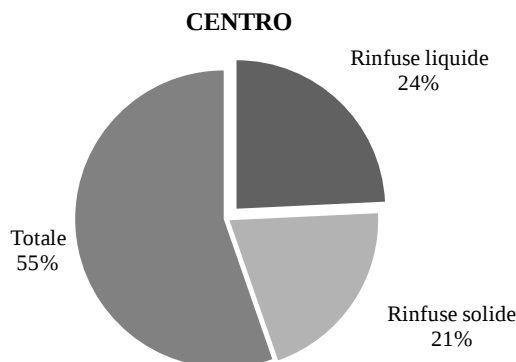


GRAFICO 28 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, Autorità Portuali, 2012

I porti del Nord sono caratterizzati prevalentemente da un traffico rinfusiero liquido (42% di un totale di oltre 184 milioni di tonnellate movimentate) e di “merci varie” (pari al 41% del totale). Nell’ambito della prima categoria, sono da evidenziare le performance dei porti friulani mentre per la seconda categoria si distinguono i porti liguri, prevalentemente per il tonnellaggio trasportato “in contenitori”. Prevalgono le movimentazioni degli scali di Liguria ed Emilia Romagna per le “rinfuse solide”.

Trasporto merci nei porti italiani del Nord. Anno 2011

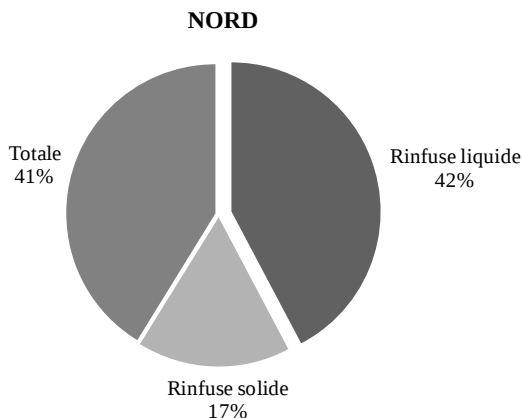


GRAFICO 29 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, Autorità Portuali, 2012

Osservando i dati di traffico degli ultimi quattro anni (2008-2011), rispetto ai risultati del 2010, il 2011 si è chiuso con un risultato in decremento, pari al 3,2% per il totale delle merci movimentate. Scendendo nel dettaglio dei singoli comparti, il trend negativo si conferma per le “merci varie” (-3,9%) e le “rinfuse liquide” (-5,6%), mentre è positiva la variazione per le “rinfuse solide” (+4,6%).

*Traffico merci nei porti italiani per macroarea. Anni 2008-2011
(valori in migliaia di tonnellate)*

NORD*						
	2011	2010	2009	2008	Var 2011/2010	Var 2010/2009
Rinfuse liquide	78.091	81.778	80.928	85.405	-4,5%	1,1%
Rinfuse solide	30.516	29.774	27.218	36.409	2,5%	9,4%
Merci varie	In contenitori	41.314	42.445	36.700	-2,7%	15,7%
	Ro-Ro	11.925	17.495	16.290	-31,8%	7,4%
	Altre merci varie	13.162	13.111	10.059	0,4%	30,3%
	Totale	76.078	73.051	63.049	4,1%	15,9%
Totale	184.685	184.603	171.195	201.515	0,0%	7,8%
CENTRO						
	2011	2010	2009	2008	Var 2011/2010	Var 2010/2009
Rinfuse liquide	13.301	20.959	20.355	22.165	-36,5%	3,0%
Rinfuse solide	11.231	11.443	8.955	11.506	-1,9%	27,8%
Merci varie	In contenitori	8.863	8.530	7.983	3,9%	6,9%
	Ro-Ro	18.000	19.800	17.073	-9,1%	16,0%
	Altre merci varie	3.482	4.466	3.996	-22,0%	11,8%
	Totale	30.345	32.796	33.296	-7,5%	12,9%
Totale	54.877	65.198	58.362	66.967	-15,8%	11,7%
SUD**						
	2011	2010	2009	2008	Var 2011/2010	Var 2010/2009
Rinfuse liquide	89.255	88.712	80.540	89.151	0,6%	10,1%
Rinfuse solide	37.518	34.546	28.329	41.646	8,6%	21,9%
Merci varie	In contenitori	46.218	49.861	48.339	-7,3%	0,5%
	Ro-Ro	38.453	44.109	41.854	-12,8%	5,4%
	Altre merci varie	8.926	8.251	6.689	8,2%	23,4%
	Totale	93.597	102.221	106.414	-8,4%	4,1%
Totale	220.370	225.479	207.037	237.211	-2,3%	8,9%
TOTALE						
	2011	2010	2009	2008	Var 2011/2010	Var 2010/2009
Rinfuse liquide	180.647	191.449	181.823	196.721	-5,6%	5,3%
Rinfuse solide	79.265	75.763	64.502	89.561	4,6%	17,5%
Merci varie	In contenitori	72.063	100.836	94.308	-28,5%	6,9%
	Ro-Ro	68.378	81.404	75.217	-16,0%	8,2%
	Altre merci varie	25.570	25.828	20.744	-1,0%	24,5%
	Totale	200.020	208.068	219.411	-3,9%	9,4%
Totale	459.932	475.280	436.594	505.693	-3,2%	8,9%

* In quanto non disponibili, non sono stati inclusi nel calcolo i dati relativi al Porto di Chioggia.

** In quanto non disponibili, non sono stati inclusi nel calcolo i dati relativi al Porto di Gioia Tauro. Solo per il dato delle “Merci varie in contenitori”, che costituiscono la parte preponderante del traffico merci di questo scalo, sono state effettuate da parte di SRM delle stime.

TABELLA 23 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, Autorità Portuali, 2012

La variazione negativa del 2011 segue ad un balzo positivo che aveva caratterizzato il 2010 rispetto al 2009. Nel 2010 le movimentazioni totali erano cresciute di circa il 9%,

con un contributo molto forte delle “altre merci varie” e delle “rinfuse solide”, comparti che avevano segnato variazioni pari rispettivamente ad un +24,5% ed un +17,5%.

Sempre con riferimento al biennio 2010-2011, a livello di traffici complessivi, le maggiori diminuzioni nel tonnelloaggio movimentato hanno riguardato i porti del Centro (-15,8%); nell’ambito di questa macroarea le contrazioni più sostenute hanno riguardato il comparto delle “rinfuse liquide”. Gli scali del Centro sono gli unici a evidenziare un segno negativo anche per il traffico delle “rinfuse solide”, che invece regge nelle altre macroaree, con i valori positivi più elevati nei porti del Sud.

Le diminuzioni nel segmento delle “merci varie” sono più evidenti nei porti del Mezzogiorno (-8,4%) rispetto a quelli del Centro (-7,5%); mentre segnano un aumento gli scali del Nord (+4,1%). Pesa nell’ambito di questa categoria il tonnelloaggio delle merci in contenitori, che al Sud segna una diminuzione pari al 7,3%.

Scendendo nel dettaglio dei dati a livello di singolo porto, la tabella che segue riporta il totale dei movimenti di merci relativi al periodo 2008-2011 per tutti gli scali sede di Autorità Portuale.

*Traffico merci nei principali porti italiani. Anni 2008-2011
(valori in migliaia di tonnellate)*

		2008	2009	2010	2011	Var% 11/10	Var% 10/09	Var% 09/08	Var% 11/08
Liguria	Savona Vado	15.653	14.512	14.098	14.654	3,94	-2,85	-7,29	-6,38
	Genova	54.218	47.477	50.702	50.393	-0,61	6,79	-12,43	-7,05
	La Spezia	18.619	14.328	17.950	17.061	-4,95	25,28	-23,05	-8,37
Toscana	Marina di Carrara	2.572	2.027	3.342	-	-	64,87	-21,19	-
	Livorno	34.029	26.766	30.299	29.672	-2,07	13,20	-21,34	-12,80
	Piombino	7.869	5.221	6.555	6.001	-8,45	25,55	-33,65	-23,74
Lazio	Civitavecchia	6.912	7.644	9.172	10.791	17,65	19,99	10,59	56,12
Campania	Napoli	19.352	19.419	21.923	21.000	-4,21	12,89	0,35	8,52
	Salerno	9.777	8.649	9.842	10.533	7,02	13,79	-11,54	7,73
Calabria *	Gioia Tauro	34.313	30.132	30.400	24.333	-19,96	0,89	-12,18	-29,09
Puglia	Taranto	43.271	27.175	34.848	40.799	17,08	28,24	-37,20	-5,71
	Brindisi	12.968	11.016	9.950	9.892	-0,58	-9,68	-15,05	-23,72
	Bari	5.093	4.936	6.490	6.333	-2,42	31,48	-3,08	24,35
Marche	Ancona	9.427	8.773	8.520	8.413	-1,26	-2,88	-6,94	-10,76
Emilia Romagna	Ravenna	25.896	18.703	21.922	23.344	6,49	17,21	-27,78	-9,85
Veneto	Venezia	30.239	25.190	26.390	26.322	-0,26	4,76	-16,70	-12,95
Friuli	Trieste	48.279	44.393	47.418	48.238	1,73	6,81	-8,05	-0,08
Sicilia	Messina-Milazzo	22.503	21.367	23.068	23.277	0,91	7,96	-5,05	3,44
	Catania	4.596	4.680	5.353	5.204	-2,78	14,38	1,83	13,23
	Augusta	30.393	26.468	29.415	29.592	0,60	11,13	-12,91	-2,64
	Palermo	7.448	7.414	7.876	8.554	8,61	6,23	-0,46	14,85
Sardegna	Cagliari-Sarroch	34.101	34.726	35.873	35.827	-0,13	3,30	1,83	5,06
	Olbia-Golfo Aranci	12.022	9.967	10.444	10.232	-2,03	4,79	-17,09	-14,89
Totale		489.550	420.983	461.850	460.465	-0,30	9,71	-14,01	-5,94

* In quanto non disponibili, non sono stati inclusi nel calcolo i dati relativi al Porto di Gioia Tauro. Solo per il dato delle “Merci varie in contenitori”, che costituiscono la parte preponderante del traffico merci di questo scalo, sono state effettuate da parte di SRM delle stime.

TABELLA 24 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, Autorità Portuali, 2012

Nell'arco del quadriennio preso in esame si assiste ad una contrazione generalizzata del volume del traffico merci; si assiste ad una variazione di segno negativo per il dato totale pari al 5,94%. Guardando poi in particolare all'ultimo biennio, sul totale delle 23 Autorità Portuali, solo nove realtà hanno visto un aumento delle movimentazioni; in particolare sono da segnalare Civitavecchia (+17,65%) e Taranto (+17,08%). Il primo scalo ha visto nell'ultimo anno un aumento più marcato nei traffici del comparto rinfusiero liquido, ma crescono anche le movimentazioni per le "rinfuse solide" e per le "merci varie". Anche il traffico del porto di Taranto è stato caratterizzato da variazioni positive in tutti i comparti con incrementi maggiori per il rinfusiero solido e le merci varie.

Variazioni positive nell'ultimo anno anche per Savona, Salerno, Ravenna, Trieste, Messina, Augusta e Palermo. Reggono, con decrementi di piccola entità, scali come Genova, Brindisi, Venezia e Cagliari. In particolare lo scalo ligure mostra una contenuta variazione negativa (-0,6%) dovuta essenzialmente alla riduzione del traffico delle "rinfuse liquide", mentre cresce il tonnellaggio di quelle solide e delle merci in contenitori.

Per alcuni dei principali porti italiani sono disponibili dati aggiornati al primo trimestre di quest'anno. Dalla tabella che segue, è evidente una flessione nelle movimentazioni di merci per tutti gli scali presi in esame.

*Traffico merci in alcuni porti italiani. I trimestre 2012
(valori in milioni di tonnellate)*

		I trimestre 2012	I trimestre 2011	var%
Liguria	Genova	12,33	12,95	-4,8
Veneto	Venezia	5,99	6,30	-4,9
Friuli	Trieste *			22,14
Emilia Romagna	Ravenna	5,11	5,82	-12,2
Puglia	Taranto	8,91	9,23	-3,5

* Nel caso del Porto di Trieste sono disponibili solo i dati relativi alla variazione % dei Teu movimentati.

TABELLA 25 - FONTE: Elaborazioni SRM su dati Autorità Portuali, 2012

In particolare, il traffico del porto del capoluogo ligure nel primo trimestre 2012 è stato pari a 12,33 milioni di tonnellate di merci, con una variazione negativa pari al 4,8% rispetto alle 12,95 milioni di tonnellate dei primi tre mesi dello scorso anno. Nell'ambito di questo dato complessivo, per le "merci varie" si segnala un aumento, con una movimentazione container che sale di oltre il 10% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso; sono in flessione i traffici relativi alle "rinfuse secche" (-15,6%) ed alle "rinfuse liquide" (-12,1%).

Il porto di Venezia presenta un dato di traffico complessivo pari a 5,99 milioni di tonnellate, con una variazione di segno negativo (-4,9%) rispetto ai 6,3 milioni di tonnellate di merci del primo trimestre 2011. Flessione per "rinfuse liquide" e "merci varie", pari rispettivamente a -16,1% e -4,1%, mentre risulta una variazione positiva per le "rinfuse secche" (+19,2%).

Le movimentazioni risultano in crescita per il porto di Trieste; +22,14 per i Teu (unico dato disponibile) confrontando il primo trimestre del 2012 con l'omologo periodo dello scorso anno.

Il porto di Ravenna ha, invece, movimentato 5,11 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 12,2% rispetto alle 5,82 milioni di tonnellate di merci del primo trimestre dello scorso anno. Diminuisce il traffico nel comparto delle “merci varie” (-21,6%) ed in quello delle “rinfuse secche” (-10,2%) mentre crescono le movimentazioni nel comparto delle “rinfuse liquide” (+4,7%), in particolare dei prodotti petroliferi raffinati e del petrolio grezzo.

Infine, il porto di Taranto ha movimentato 8,91 milioni di tonnellate nei primi tre mesi di quest’anno, con un calo pari al 3,5% rispetto allo stesso trimestre del 2011. È diminuito il traffico nella categoria delle “merci varie” (-26,7%), con una flessione marcata per le merci containerizzate (-54,6%), ed in quella delle “rinfuse liquide” (-13,6%); in crescita le “rinfuse solide” con un +21,5%.

CAPITOLO IV

L'AREA MED: ANALISI DEL TRAFFICO E DEI COMPETITOR

1. Premessa

Il Mediterraneo ed i suoi porti sono interessati da nuove e dinamiche opportunità di crescita determinate dai fenomeni congiunturali e dai mutamenti degli equilibri geopolitici. Scopo di questo lavoro è quello di delineare l'andamento e i possibili futuri scenari dello shipping nel Mediterraneo, che non si limita più ad essere un'area di transito per i flussi internazionali di merci che da Est sono diretti ad Ovest ma sta diventando una regione di scambio autonoma per effetto dell'aumento dei flussi intramediterranei dovuta allo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud-Est. In questo contesto, chiare appaiono le potenzialità di sviluppo dei Paesi europei che si affacciano sul bacino e, in particolare dell'Italia, che vanta oltre ad un posizionamento geografico favorevole, anche consolidati rapporti commerciali con i Paesi dell'Area Med.

L'analisi si articola lungo la duplice dimensione delle rotte internazionali, quindi del transhipment da un lato e dello Short Sea, quindi della navigazione di cabotaggio dall'altro, segnalando l'impatto che i fenomeni post crisi, principalmente gigantismo navale e investimenti infrastrutturali da parte dei paesi della sponda Sud-Est, hanno avuto sulla configurazione portuale del Mediterraneo. In particolare è esaminato lo scenario competitivo dei porti con riferimento alla dimensione euro-mediterranea, evidenziando le caratteristiche e le prospettive di sviluppo degli scali nelle diverse aree in cui si suddivide il bacino. La questione è diventata di rilievo per il crescente interesse mostrato dagli operatori terminalistici internazionali verso i porti non Ue del bacino, per le facilitazioni burocratiche e amministrative di quelle aree finalizzate ad attirare investimenti esteri e per i cambiamenti delle condizioni socio-economiche che stanno interessando i Paesi del Nord Africa.

Il lavoro si completa con l'analisi delle *Autostrade del Mare* in Italia il cui ulteriore sviluppo potrà costituire un importante strumento per l'avvicinamento tra l'Europa comunitaria e i Paesi della Sponda meridionale e quindi per il processo di integrazione euro-mediterranea nel quale il nostro Paese potrà assolvere un ruolo da protagonista.

2. La rinnovata centralità del Mediterraneo nei traffici marittimi

Lo shipping ha acquisito un'importanza crescente nell'economia e nelle prospettive di sviluppo delle aree industrializzate e di quelle emergenti: oltre l'80% del commercio mondiale (pari a circa 8 miliardi di tonnellate trasportate) utilizza la modalità marittima.

Il Mediterraneo, per questo articolato e complesso sistema dei flussi di traffico a scala mondiale, è diventato un mercato dalle molteplici potenzialità seppure in continua evoluzione. In quest'area, che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi, transita il 19% dell'intero traffico marittimo mondiale: circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci; il 30% del petrolio mondiale e quasi i 2/3 delle altre risorse energetiche destinate

all'Italia e agli altri Paesi europei passano per il Mediterraneo, comprese quelle trasportate dai gasdotti sottomarini. E' naturale che il bacino rappresenti un mercato di grande interesse per gli operatori dello shipping, collocandosi al centro delle maggiori direttrici di traffico internazionale.

Il Mediterraneo - che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di 525 milioni di persone - dal punto di vista politico e sociale è un laboratorio in divenire. Nei primi mesi del 2011, il mondo arabo, e particolarmente il Nord Africa, è stato investito da un'ondata di proteste e agitazioni che hanno sconvolto profondamente la regione, e che vengono ricordati come "la primavera araba". In Tunisia, Egitto e Libia, le sollevazioni popolari si sono concluse con il rovesciamento dei rispettivi dittatori, mentre, in Algeria e in Marocco, alla ricerca di un compromesso, i regimi in carica hanno risposto con una serie di riforme politiche e misure economiche calate dall'alto.

I fattori che hanno generato questa situazione nel Nord Africa sono da ricercare da una parte, in un progressivo e drammatico peggioramento del quadro socio-economico, soprattutto nell'ultimo decennio, che ha generato insofferenza nelle giovanissime popolazioni; e dall'altra, in un quadro politico diventato incerto e caratterizzato da un crescente autoritarismo, anche se con modalità ed intensità diverse da paese a paese.

Questi conflitti nel breve termine, hanno contribuito ad aumentare i fattori di instabilità e ad acutizzare, in molti casi, i problemi socio-economici all'origine delle proteste. Tra i principali effetti positivi della primavera araba va sottolineato, in particolare, il riemergere della società civile, che, benché sia ancora debole, poco organizzata e, per alcuni aspetti, in una fase ancora embrionale, testimonia, in queste prime fasi, un certo dinamismo.

Nonostante questo slancio comune verso governi democratici, non si può ancora parlare di "Area Mediterranea", intesa quale organismo unito sotto il profilo giuridico: gli Stati non hanno dei sistemi comuni né sono integrati dal punto di vista economico. I conflitti che turbano la regione, inoltre, sono un limite alle potenzialità di unificazione dell'area.

Difficoltà si ritrovano non solo per l'integrazione tra i Paesi della Sponda meridionale ma anche tra l'Europa e i partner del Mediterraneo. Si può affermare che tutte le politiche euro-mediterranee sono basate sull'idea che esista un comune interesse dei paesi dell'UE a sviluppare forme di cooperazione e solidarietà con i paesi della Sponda Sud ma, nonostante ciò, esse non hanno ancora sortito i risultati auspicati.

Non è più avanzato il progetto di realizzazione della Zona di Libero Scambio mediterranea prevista per il 2010 dalla Dichiarazione di Barcellona sancita nel 1995 dai quindici paesi membri dell'Unione Europea e le nazioni dell'Area MEDA¹. Per conseguire questo obiettivo, le parti si accordarono per eliminare in modo progressivo ogni forma di protezionismo, a cominciare dai dazi doganali che tuttora presentano un forte squilibrio; per l'adozione di regole di origine e del diritto di certificazione; per il conseguente sviluppo di politiche basate sui principi dell'economia di mercato, per la modernizzazione delle loro strutture economiche e sociali dando priorità alla promozione ed allo sviluppo del settore privato. Si trattava di un progetto la cui

¹ I paesi che fanno parte dell'Area MEDA sono: Algeria, Egitto, Giordania, Israele, Libano, Marocco, Palestina, Siria, Tunisia, Turchia.

attuazione concreta aveva un valore prioritario, soprattutto per l'Italia, in quanto avrebbe consentito di incrementare il commercio e con esso i trasporti nell'Area MEDA.

Il Partenariato euromediterraneo è stato rilanciato nel 2008 dalla Francia attraverso la costituzione dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) con l'obiettivo dichiarato di promuovere la cooperazione tra le due sponde del mare interno.

Se da un punto di vista politico e sociale ancora molti sono i passi da compiere per l'integrazione euro-mediterranea, dal punto di vista economico, in particolare per quanto riguarda il trasporto marittimo, le *performance* delle infrastrutture presenti sulle sponde opposte si sono molto avvicinate anche per effetto dei progetti di sviluppo marittimo portuale che i Paesi dell'Africa Settentrionale e del Medio Oriente hanno già realizzato o hanno in corso d'opera.

A partire dai primi anni '90 si assiste ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico marittimo. I fattori alla base di questo fenomeno sono riconducibili principalmente a:

- il fenomeno del *gigantismo* delle navi, che ha reso quella Trans-mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East in quanto, a differenza del canale di Panama, il Canale di Suez presenta caratteristiche strutturali compatibili con il transito delle grandi portacontainer;
- la performance economica del Far East e dei Paesi emergenti del Nord Africa che ha determinato un incremento significativo dell'interscambio via mare sulle direttrici commerciali da/per l'Europa e fra le due sponde del Mediterraneo;
- l'impulso dato dall'Unione Europea nel corso dell'ultimo decennio allo *Short Sea Shipping*, fortemente incentivato per ridurre la congestione sulle strade, che oggi rappresenta il 62% del totale delle merci trasportate via mare dall'Unione².

In questo contesto, l'obiettivo del rilancio dell'Italia quale asse strategico dei traffici all'interno del Mediterraneo è possibile perché vi sono i presupposti, non solo geografici ma soprattutto commerciali. L'interscambio dell'Italia con i Paesi dell'Area Med nel 2011 è stato pari a 29 miliardi di euro in export e 28,7 miliardi in import³: questi flussi avvengono quasi esclusivamente via mare e non solo lungo le rotte *deep sea* ma anche su quelle *short sea*.

Il bacino mediterraneo risulta presidiato da *player* attivi nei vari segmenti di *business* (container, rinfuse e Ro-Ro), contraddistinti da dimensioni aziendali e strategie industriali molto diverse. Accanto alle grandi *shipping company*, che mirano a intercettare i principali flussi di traffico *deep sea* anche attraverso il controllo dei maggiori porti dell'area, si colloca un insieme di imprese di dimensioni minori, focalizzate su specifici segmenti di mercato o su particolari direttrici di traffico *short sea*).

Nel grafico che segue sono indicate le quote di presenza delle shipping company nell'area mediterranea:

² EUROSTAT, *Maritime transport statistics - short sea shipping of goods*, 2011.

³ COEWEB, *Banca dati*. I Paesi con i quali è stato calcolato l'interscambio sono: Albania, Algeria, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Egitto, Israele, Libano, Libia, Marocco, Montenegro, Siria, Tunisia, Turchia.

*Distribuzione dei servizi nel Mediterraneo per shipping line
(delle 25 principali compagnie mondiali)*

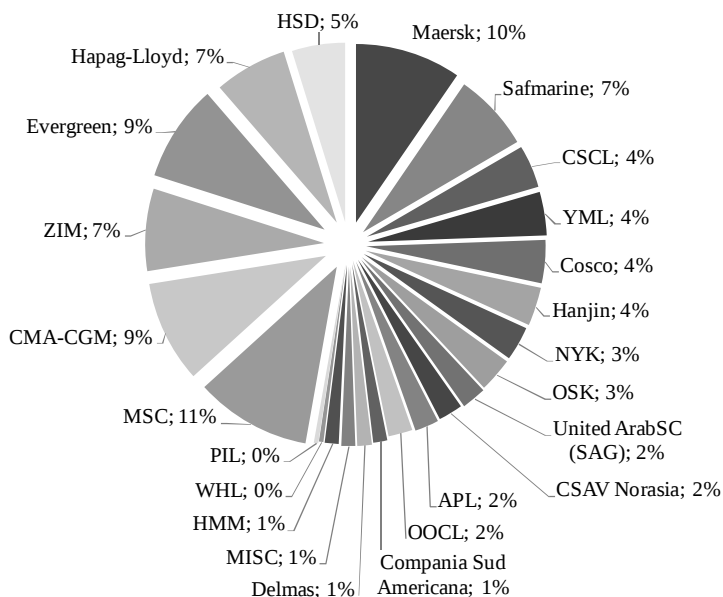


GRAFICO 1 - FONTE: C.I.E.L.I., 2011

La recessione economica internazionale ha avuto ripercussioni sui traffici via mare nel bacino mediterraneo, dove si è registrata a partire dalla seconda metà del 2008 una contrazione della domanda di servizi marittimi, in particolare con riferimento ai settori dei container e delle rinfuse secche.

Sull'andamento dell'interscambio marittimo nel Mediterraneo hanno, inoltre, pesato gli episodi di pirateria a largo della Somalia, che hanno influito sull'andamento del traffico nel canale di Suez, asse strategico del commercio marittimo mondiale perché porta di ingresso privilegiata per i flussi di merci lungo la direttrice est-ovest.

Molte delle principali compagnie di linea stanno prendendo in considerazione la possibilità di spostare le navi dei servizi eastbound sulla rotta del Capo di Buona Speranza, preferendo allungare i tempi di consegna pur di evitare il transito per il Canale di Suez.

Nonostante ciò nel 2011 a fronte della riduzione del numero delle navi in transito, il canale egiziano ha registrato una variazione in aumento del 7,1% delle merci trasportate, a dimostrazione dell'incremento delle dimensioni delle navi che transitano sulle rotte est-ovest.

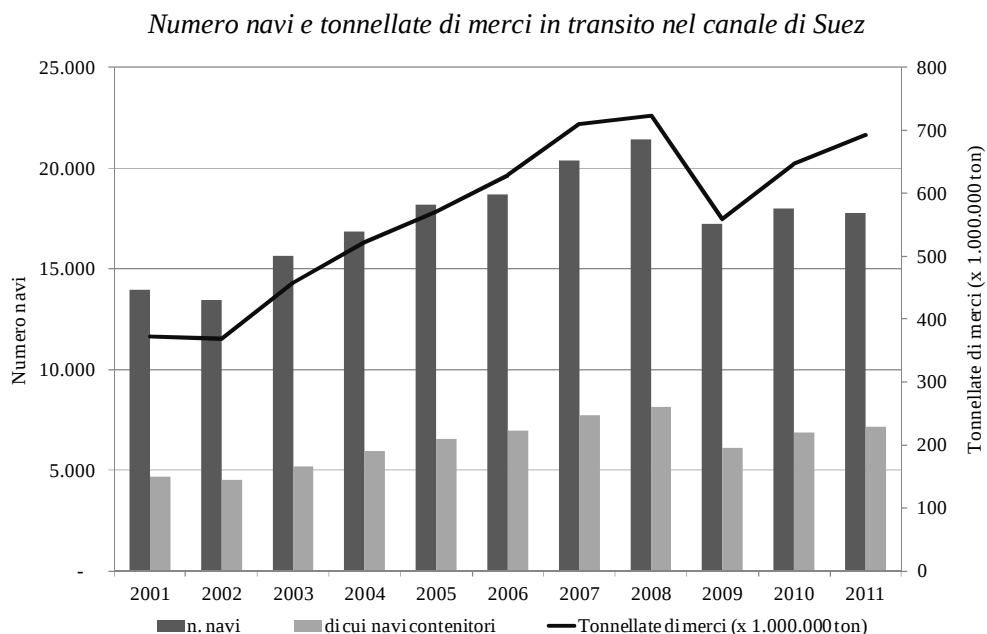


GRAFICO 2 - FONTE: elaborazione SRM su dati Suez Canal Authority, 2011

Sebbene anche i traffici Ro-Ro abbiano risentito del calo della domanda mondiale e della crisi del commercio internazionale, tale tipologia di trasporto ha dimostrato, nel complesso, un'elevata capacità di reazione di fronte a cambiamenti esogeni.

Il settore dei servizi Ro-Ro riesce infatti ad adeguarsi velocemente ai mutamenti del contesto di mercato, potendo far leva sull'utilizzo di navi molto flessibili in termini di mix di carico. In particolare, con l'avvento dei traghetti di ultima generazione, capaci di combinare con massima flessibilità il trasporto di diverse tipologie di merci con quello passeggeri, le compagnie di navigazione sono in grado di apportare con tempestività le correzioni, operative e gestionali, necessarie per ottimizzare il tasso di riempimento della stiva di fronte a un contingente fattore di crisi che si è manifestato in un determinato mercato e/o area geografica.

3. Il nuovo volto della competizione marittima nel Mediterraneo

Il dinamismo recente del Mediterraneo è stato in larga parte determinato dalla riorganizzazione dell'industria del trasporto marittimo e dalla nuova geoeconomia mondiale. Nel contesto di integrazione e di allargamento dell'Unione Europea nonché di crescente globalizzazione che ha portato l'Asia a sostituire il Nord America come motore della crescita, il Mediterraneo è tornato a svolgere un ruolo di "magnete" rispetto alla rete mondiale degli scambi commerciali - visto che il traffico merci tra l'Europa e il Far East predilige la rotta che passa per Suez - e si è quindi trovato al centro del network delle compagnie marittime.

In risposta a questi fenomeni congiunturali la Sponda Sud del Mediterraneo sta attraversando una fase di rinnovamento: si sono registrati infatti numerosi investimenti con l'obiettivo di ridurre il gap infrastrutturale relativo ai nodi marittimi con i Paesi dell'Unione Europea.

Ad oggi nel Mediterraneo sono presenti due principali tipologie di porti dedicati al traffico internazionale:

- *Porti di transhipment*: Scali di destinazione delle grandi navi portacontainer, dai quali il traffico defluisce verso altri porti con navi più piccole (navi *feeder*).
- *Porti gateway*: Collocati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione delle merci.

Si intendono di *transhipment* generalmente quei porti in cui più del 50% dei Teu movimentati sono destinati al trasbordo (trasferimento di container dalle navi madri alle *feeder*) o al *relay* (dalle navi madri alle navi madri), secondo l'organizzazione del sistema *hub and spoke*, utilizzata da tutte le principali compagnie di navigazione, mentre la restante quota è principalmente destinata al mercato locale.

Le due tipologie di porti non sono dunque in competizione tra loro in quanto il transhipment in parte è anche servitore funzionale degli scali di destinazione finale proprio attraverso il sistema dell'*hub and spoke*, che realizza collegamenti tra decine di porti, rendendo possibile l'internazionalizzazione di tante piccole imprese che diversamente avrebbero avuto notevoli difficoltà a collegarsi e relazionarsi con altri Paesi.

In questa prospettiva i porti hub, per il ruolo che ricoprono e grazie alla loro posizione geografica (vicino alle "porte" del Mediterraneo verso l'Atlantico e verso l'Oceano Indiano, oppure vicini alla linea mediana Suez-Gibilterra), continueranno a svolgere un ruolo essenziale, per cui i grandi progetti di ampliamento che coinvolgono diverse realtà (e tra questi, Port Said in Egitto, Tangeri in Marocco ed Enfidha in Tunisia) appaiono del tutto giustificati.

Nella tabella sottostante sono specificate le quote di transhipment dei principali hub del Mediterraneo:

Quota del transhipment sul totale dei traffici nei principali porti hub del Mediterraneo

Hub del Mediterraneo	% transhipment
Gioia Tauro	97%
Malta	95%
Tanger Med	90%
Port Said	87%
Algeciras	83%
Damietta	82%
Valencia	58%

TABELLA 1 - FONTE: SRM su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autorità Portuali, 2012

I dati sopra esposti mostrano la vocazione di "puro hub" per Gioia Tauro e Malta per i quali quasi tutto il traffico è destinato al trasbordo; non è così per i porti spagnoli, in particolare per Valencia, nel quale quasi la metà dei container sbarca nel porto come

destinazione finale per essere poi indirizzata verso il mercato locale con altre modalità di trasporto.

Se fino a un decennio fa i porti del versante meridionale avevano un ruolo marginale nei servizi marittimi *deep-sea*, lo sviluppo dei terminal di transhipment prima in Egitto e poi in Marocco ha segnato l'ingresso di questi paesi nella gestione del traffico di container. Tale cambiamento ha favorito la crescita significativa dei porti hub del Mediterraneo che tra il 2005 ed il 2011 hanno registrato un aumento del 44% nei container movimentati complessivi.

*Andamento del traffico di container nei principali hub del Mediterraneo
(migliaia di Teu)*

Porto	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	var. 05-11	var. 08-11
Hub del Mediterraneo	13.297	13.387	15.156	18.043	17.767	18.917	19.199	44%	6%
Valencia	2.612	2.609	2.771	3.593	3.653	4.206	4.327	66%	20%
Port Said	1.621	2.127	2.640	3.202	3.470	3.450	3.800	134%	19%
Algeciras	3.256	3.244	3.414	3.324	3.042	2.800	3.603	11%	8%
Malta	1.321	1.485	1.887	2.300	2.260	2.200	2.360	79%	3%
Gioia Tauro	3.208	2.938	3.445	3.467	2.857	2.851	2.305	-28%	-34%
Tanger Med	-	-	-	921	1.222	2.058	2.093	-	127%
Damietta	1.279	984	999	1.236	1.263	1.352	711	-44%	-42%

TABELLA 2 - FONTE: SRM su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Assoporti, 2012

La crisi economica ha contribuito a modificare lo scenario del trasporto containerizzato tra l'Europa e il Far East e a disegnare un nuovo volto alla competizione portuale nel Mediterraneo. Si è determinata una flessione nella domanda di beni imponendo una riduzione nella produzione industriale e, in risposta, l'industria dello shipping ne ha risentito in ragione dello stretto rapporto che esiste tra il commercio e le attività marittime.

I costi delle operazioni portuali rappresentano una quota rilevante della spesa complessiva del trasporto marittimo per cui si è registrata una maggior attenzione delle compagnie di navigazione ai costi in ogni fase del trasporto, con l'impiego di navi sempre più grandi per aumentare le economie di scala e il maggiore utilizzo dei nuovi grandi hub dell'Africa Settentrionale o del versante orientale del Mediterraneo, meno onerosi rispetto agli scali europei tradizionalmente utilizzati.

Questi "nuovi" porti, che possono contare su spazi fisici ampi per la loro operatività e su caratteristiche morfologiche (in particolare la posizione geografica, baricentrica lungo le rotte *eastbound* e la profondità dei fondali) che li rendono ideali per lo sviluppo di traffici che utilizzino navi portacontainer, si candidano come interlocutori privilegiati per le compagnie di navigazione che attraversano il canale di Suez.

Oltre agli interventi infrastrutturali, lo sviluppo dei porti del Nord Africa è stato incentivato anche dalle riforme che i Paesi dell'area hanno posto in essere per rendere più snelle le procedure amministrative legate al trasporto marittimo nonché quelle ambientali che risultano meno restrittive rispetto a quanto previsto in Europa, aumentando ulteriormente la capacità attrattiva dell'area per gli investitori. Non si

possono sottovalutare gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei⁴, nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio).

Le prospettive di crescita dell'area, inoltre, risultano anch'esse rilevanti per attirare i grandi operatori marittimi internazionali, richiamati anche dalle sempre più frequenti delocalizzazioni degli insediamenti di alcune tra le più importanti multinazionali.

Per tali vantaggi, i porti sulla sponda africana del Mediterraneo, rappresentano quindi, un'alternativa ai competitor europei che probabilmente non è in grado di assicurare la medesima efficienza, ma è economicamente più conveniente, per le grandi compagnie di navigazione.

La politica dei governi nord africani, poi, di affidare lo sviluppo degli scali a operatori internazionali ha aumentato la sicurezza del raggiungimento dei traffici previsti, grazie al mix tra terminalisti puri, già presenti nei possibili mercati complementari, e le compagnie di navigazione, che risultano così incentivate a portare i loro traffici in questi porti⁵.

Si citano tra gli altri APM Terminals (braccio operativo portuale di Maersk, la principale compagnia al mondo) e Eurogate Tanger (consorzio partecipato dai francesi CMA CGM, dalla compagnia di stato marocchina Comanav e da una quota di minoranza dell'italosvizzera MSC, la seconda *shipping line* al mondo) che operano nel porto di Tanger Med; APM è presente nell'area mediterranea anche a Port Said, Hutchison Port Holding ad Alexandria e El Dekheila, DP World ad Algeri in *joint venture* con l'Autorità Portuale.

L'ingresso di questi porti nello scenario ha determinato un cambiamento nella competizione all'interno del Mediterraneo che si è allargata determinando anche rilevanti modifiche nella classifica degli scali container.

Come si rileva dal grafico 3 la situazione relativa agli hub del Mediterraneo è molto cambiata fra il 2005 ed il 2011, a sfavore soprattutto di Gioia Tauro e Algeciras, che hanno perso il 10% e il 4% della propria quota di mercato. C'è poi da segnalare la situazione di Damietta che ha perso nel periodo in esame il 5%, ma la sua performance nel 2011 (-38% rispetto al 2010) ha risentito delle agitazioni della popolazione egiziana che hanno determinato il rallentamento delle attività e, addirittura, per un periodo la chiusura del porto al traffico. Invece Port Said, Malta e Valencia nei sette anni analizzati hanno aumentato i volumi delle loro movimentazioni del 134%, del 79% e del 66%.

⁴ Uno studio condotto da Eurispes ha evidenziato che il costo medio orario del lavoro di un operaio rilevato nel 2009 presso i terminal di transhipment italiani, è stato di 22,1 euro contro 3,1 euro del Marocco e 1,9 euro dell'Egitto (rispettivamente 7 e oltre 11 volte superiore al dato medio italiano). Differenze analoghe si registrano nel costo medio orario del lavoro di un impiegato, pari a 22,9 euro in Italia, 10,1 euro in Egitto e 7,1 euro in Marocco (rispettivamente 2,3 e 3,2 volte inferiore al dato medio italiano).

EURISPES, *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*, settembre 2010.

⁵ TEI A., FERRARI C., *Evoluzione dell'industria terminalistica per i servizi di linea nel Mediterraneo. Implicazioni per la portualità nazionale*, SIET 2010.

*Quote di Mercato negli Hub del Mediterraneo. Confronto 2005-2011
(sulla base dei teu movimentati)*

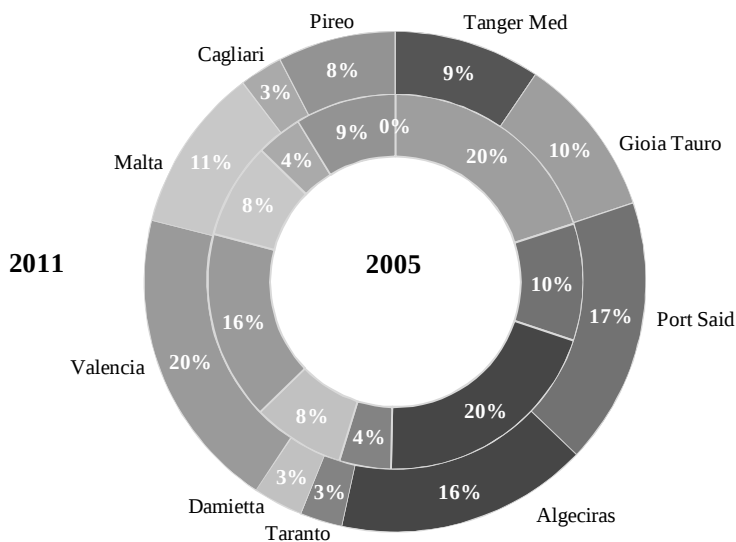


GRAFICO 3 - FONTE: SRM su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2012

In particolare i porti della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 30% soprattutto a discapito dei porti italiani di transhipment che sono passati dal 28% al 16%.

Questi ultimi, che dal punto di vista geografico ricoprono un vantaggio evidente, rischiano la marginalizzazione per i ritardi, rispetto ai *competitor*, in termini di raccordi ferroviari e servizi di logistica nelle aree retroportuali e per la presenza di un sistema costituito da porti diffusi e di piccola dimensione non adeguati ad attrarre i flussi di merci in container.

Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale per i quali sono previsti ulteriori investimenti infrastrutturali. Secondo quanto dichiarato dalle autorità competenti, il valore complessivo delle opere previste che dovrebbero essere ultimate entro il 2015, supera gli 8 miliardi di euro, e comporterà un incremento della capacità di movimentazione di trasbordo stimabile tra i 4,8 e i 10 milioni di teu. Nel dettaglio:

- i maggiori investimenti (5 miliardi di euro) sono destinati alla realizzazione di nuovi terminal container nei porto di Tanger Med, che ne dovrebbero incrementare la capacità di trasbordo di 650.000 teu;
- il nuovo terminal container del porto di Enfidha in Tunisia, che prevede un investimento complessivo di 1,4 miliardi di euro, avrà capacità di trasbordo di 1,3 milioni di teu. È, inoltre, previsto l'ampliamento del porto di Tunis-Rades, con un investimento di 198 milioni di euro;

- in Egitto, oltre all'ampliamento del terminal container del porto di Port Said (395 milioni di euro, con una capacità incrementale di trasbordo di 3,5 milioni di Teu), diverrà operativo il nuovo terminal container di Alessandria, che, con un investimento di 860 milioni di euro, sarà in grado di movimentare 420.000 Teu⁶.

In tale contesto l'Europa, se vuole tentare di agganciare i propri mercati all'area economica asiatica – che registra tassi di crescita a doppia cifra e si va affermando sempre più quale mercato di export (e non più solo di import) - deve dotarsi di connessioni “da e verso” il mondo, in grado di intermediare efficientemente prodotti e merci. I porti europei sono, in tal senso, lo snodo cruciale di interscambio fra l'economia occidentale e il Far East; quindi, a maggior ragione, lo sono i porti mediterranei, che possono contare su un vantaggio competitivo legato a una posizione geografica che, in termini di *transit time*, garantisce un'alimentazione dei mercati europei da Suez assolutamente competitiva rispetto a quella generata dagli scali dell'Europa Settentrionale.

Nonostante il potenziamento delle strutture portuali del Mediterraneo, i porti del *Northern Range* continuano a svolgere un ruolo preponderante nel trasporto via container tra i paesi dell'Unione Europea e quelli dell'Asia. I motivi sono ben noti e attengono all'efficienza delle operazioni portuali, in termini di attrezzature, servizi, procedure burocratiche e doganali.

Non si deve inoltre sottovalutare il potenziale competitivo di rotte di connessione alternative per raggiungere quelle destinazioni che evitano il Mediterraneo. La riduzione della calotta glaciale artica che, secondo alcuni studi, nei prossimi decenni potrebbe ulteriormente diminuire fa presumere che vie marittime finora difficilmente navigabili, come il Passaggio a Nord Est, potranno rimanere aperte per diversi mesi l'anno prima della metà del secolo. La possibilità di sfruttare a livello commerciale queste nuove rotte di comunicazione tra Asia, Europa e America Settentrionale, deve essere vista come una sfida per incentivare il miglioramento in termini di efficienza e sicurezza dell'asse Mediterraneo, nonché per favorire un'offerta logistica competitiva per consentire di mantenere l'attrattività economica di questa rotta.

È questo il motivo per cui la rete di trasporti del Mediterraneo deve rispondere alla logica dei flussi commerciali presenti e futuri nel modo più efficiente e sostenibile.

Nella tabella che segue sono elencati i primi 10 porti del Mediterraneo e del Mar Nero che nel 2011 hanno movimentato oltre 26,7 milioni di Teu.

⁶ EURISPES, *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*, settembre 2010.

Top ten dei porti del Mediterraneo e del Mar Nero (Teus)

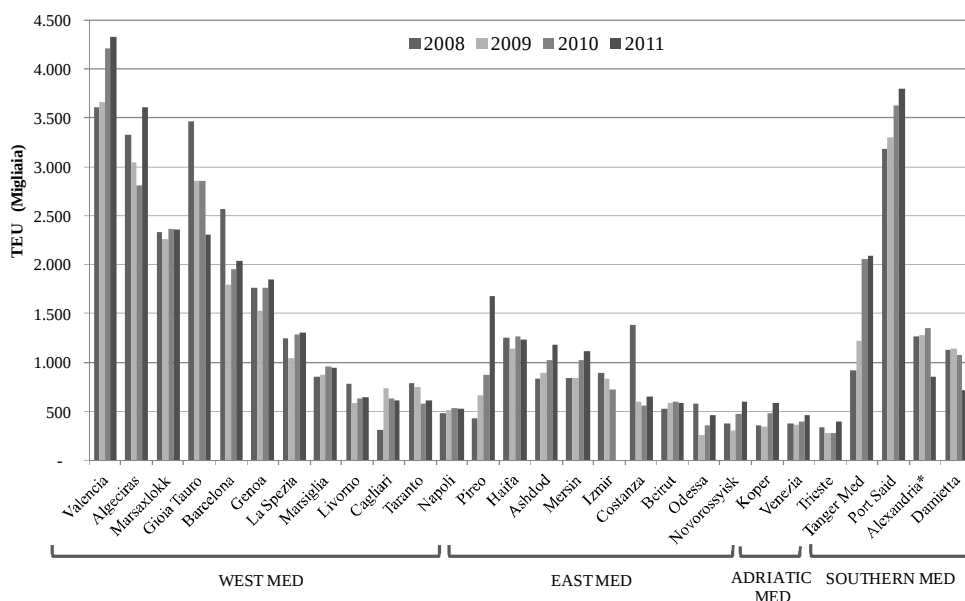
Port	2008	2009	2010	2011	11/10	11/08
ES Valencia	3.602.000	3.654.000	4.206.937	4.327.000	2,9%	20,1%
ET Port Said	3.186.589	3.300.951	3.627.813	3.800.000	4,7%	19,2%
ES Algeciras	3.327.616	3.043.268	2.810.242	3.602.631	28,2%	8,3%
TR Ambarli	2.262.000	1.836.000	2.540.000	2.686.000	5,7%	18,7%
M Marsaxlokk	2.330.000	2.260.000	2.370.000	2.360.000	-0,4%	1,3%
IT Gioia Tauro	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.305.000	-19,2%	-33,5%
MA Tanger Med	920.708	1.222.000	2.058.430	2.093.408	1,7%	127,4%
ES Barcelona	2.569.477	1.797.156	1.948.422	2.033.549	4,4%	-20,9%
IT Genoa	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	5,0%	4,6%
GR Pireo	433.582	664.895	878.083	1.680.133	91,3%	287,5%
Totale	23.866.401	22.169.337	25.051.049	26.734.823	6,7%	12,0%

TABELLA 3 - FONTE: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

L'andamento dei flussi commerciali e le attività economiche ad essi connesse hanno investito con modalità in alcuni casi molto diverse i Paesi che si affacciano sulle coste, per cui diventa opportuna la suddivisione del Mediterraneo in più ambiti portuali in quanto consente un'analisi più puntuale delle differenti dinamiche.

I principali porti del Mediterraneo e del Mar Nero che hanno registrato una movimentazione superiore ai 390 mila Teu sono stati raggruppati nel grafico che segue in 4 aree: West Med, East Med, Adriatic Med e Southern Med.

I principali porti per traffico container nel Mediterraneo (in Teu). Anni 2008-2011



* Non sono disponibili i dati di traffico al 2011 del porto di Izmir.

GRAFICO 4 - FONTE: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Segmentando l'analisi per area, il sistema portuale riconducibile al West Med, che si conferma il principale del Mediterraneo con oltre 21,1 milioni di Teu movimentati dai primi 12 porti dell'area, nel 2011 ha segnato una ripresa. Valencia si classifica come il primo scalo per container movimentati, con 4,327 milioni di Teu nel 2011 ed un incremento del 20,1% rispetto ai volumi del 2008. Spagnolo è anche il secondo porto dell'area, Algeciras, che con oltre 3,6 milioni di Teu movimentati ha registrato un +28% rispetto al 2010 grazie anche al nuovo container terminal gestito dalla coreana Hanjin. Segue Malta, che tra il 2008 ed il 2011 ha saputo mantenere la propria quota di mercato, con una movimentazione pari a circa 2,36 milioni di Teu. Per quanto riguarda gli altri scali di transhipment del Sud Europa, si confermano le difficoltà di Gioia Tauro, che tra il 2008 ed il 2011 ha perso un terzo dei propri volumi. Anche Taranto ha perso quote di mercato nel quadriennio esaminato ma ha fatto segnare una ripresa del 4% nel 2011 con 604 mila Teu movimentati. In Italia meglio sono andati, a livello di container movimentati, i porti regionali gateway, quelli cioè di destinazione "finale", in cui le merci vengono sbarcate definitivamente a terra perché giunte a destino o per proseguire il viaggio via terra, ranking in cui la Liguria svetta con Genova (+5% rispetto al 2010 con 1,847 milioni di Teu) al primo e La Spezia (+1,7% rispetto al 2010 con 1,307 milioni di Teu) al secondo posto. Terzo scalo gateway si classifica Livorno, cresciuto dell'1,5% nell'ultimo anno con quasi 638 mila Teu, seguito da Napoli con 527 mila Teu che, pur avendo registrato una contrazione dei volumi nell'ultimo anno, rispetto al 2008 è cresciuto del 10%. Nell'area del Mediterraneo Occidentale si evidenzia come sia Barcellona tra i porti gateway a pagare maggiormente gli effetti della crisi che ha investito la Spagna negli ultimi anni, segnando un -21% nei Teu movimentati tra il 2008 ed il 2011, anche se con 2,033 milioni di container ha recuperato un 4,4% rispetto al 2010.

Passando ad un confronto con le altre aree del Mediterraneo, per quanto riguarda il versante adriatico si osserva che i suoi porti hanno registrato buone performance con una crescita complessiva del 35% rispetto al 2008 e del 25% rispetto al 2010, ma a fronte di volumi di traffico decisamente inferiori a quelli tirrenici. Da sottolineare la notevole crescita di Koper (Capodistria) che, con oltre 589 mila container ha registrato una crescita del 66,5% tra il 2008 e il 2011, derivante dal consistente incremento economico dell'Europa Orientale e dal crescente supporto da parte dell'Europa centrale.

Anche i porti dell'area East Mediterranean, con oltre 10 milioni di Teu, hanno registrato una crescita nella movimentazione dei container, sebbene con differenze tra le diverse realtà. Il principale sistema portuale dell'area, Ambarli, ha incrementato la propria posizione quale porta di accesso all'Europa orientale e quale hub di trasbordo per il Mar Nero, con un volume di traffico nel 2011 pari a 2,69 milioni di Teu (+6% rispetto al 2010 e +19% sul 2008), che gli hanno consentito di scalare posizioni raggiungendo il 4° posto nel ranking del Mediterraneo. Sono evidenti i buoni risultati del porto greco del Pireo che nel 2011 è rientrato nel ranking dei primi 10 porti superando 1,6 milioni di Teu, riconducibili anche alla messa in funzione di un secondo terminal container a partire dal 2010 gestito dalla COSCO. Va sottolineata la buona performance in Israele del porto di Ashdod, che con 1,16 milioni di Teu ha rilevato un incremento del 15,5% rispetto al 2010 e del 42% rispetto al 2008. Nei porti del Mar

Nero la movimentazione di container sta facendo registrare buoni risultati rispetto al 2010 (+29,6% nel porto di Odessa, +26,8% nel porto di Novorossiysk e +16,5% in quello di Costanza) ma, a parte lo scalo russo, sono ancora di segno negativo per gli altri due porti i dati relativi al confronto con il 2008.

Infine, uno sguardo al traffico marittimo containerizzato nei porti della Sponda Sud del Mediterraneo. In quest'area Port Said è l'approdo privilegiato dalle compagnie di navigazione perché ha il vantaggio di affacciarsi sul canale di Suez ed è il primo ad intercettare i flussi di merci provenienti dal Far East; con 3,8 milioni di teu movimentati nel 2011 si è confermato il secondo porto del Mediterraneo. Sempre sul versante meridionale è opportuno evidenziare la rapida ascesa di Tanger Med in Marocco, che dal 2008, anno di inaugurazione del primo dei due terminal container che saranno pienamente operativi nel 2016 quando la capacità complessiva sarà portata a 8,5 milioni di container, ha continuato ad aumentare i suoi traffici superando nel 2011 i due milioni di teu. Oltre al segmento dei container Tanger Med ha registrato una buona performance anche nel traffico su traghetti che, rispetto al 2010, ha registrato un aumento del 67% dei tir trasportati.

In controtendenza, si rilevano le *performance* dei porti egiziani di Alessandria (-37% sul 2010) e Damietta (-33%) che hanno trascinato in negativo i risultati dell'intero Southern Med che con complessivi 7,5 milioni di teu ha registrato una riduzione dell'8%. Questi risultati sono riconducibili alle agitazioni politico-sociali che nel corso del 2011 si sono verificate in Egitto e che in più di un'occasione hanno determinato anche il blocco delle operazioni portuali.

Una sintesi grafica di quanto esposto può essere illustrata nella figura che segue in cui sono rappresentati i primi 10 porti del Mediterraneo per incremento di traffico rispetto al 2010:

Top Ten dei porti più dinamici del Mediterraneo (var.% teu movimentati 2011/2010)

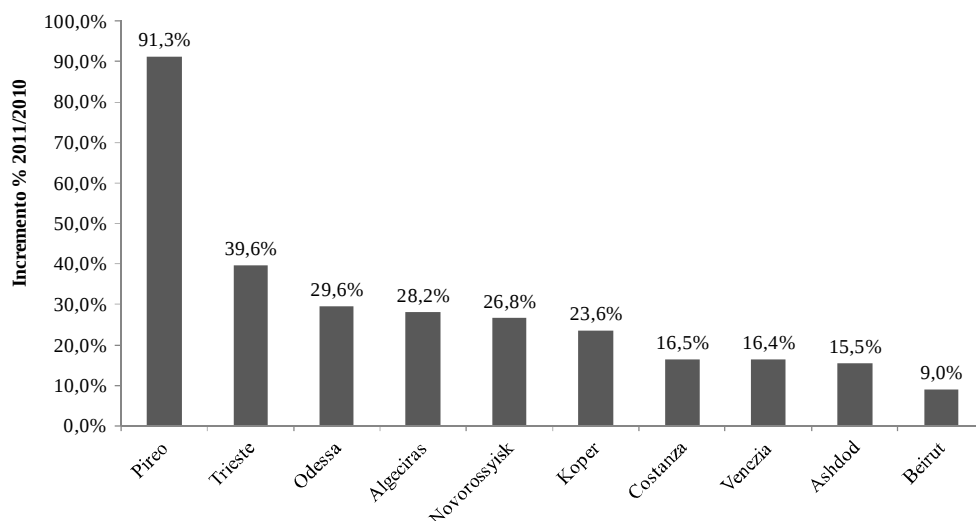


GRAFICO 5 - FONTE: SRM su dati Autorità Portuali, 2012

4. Lo Short Sea Shipping nell'Area Med

L'Unione Europea, nel processo di rivisitazione delle reti TEN, sta indirizzando gli Stati membri verso un sistema di trasporto intermodale ed ecosostenibile, verso la creazione di un network di porti di rilevanza strategica su cui concentrare risorse e investimenti sia pubblici che privati e verso una maggiore coesione territoriale tra partner comunitari e Paesi terzi.

In tale contesto si collocano gli sforzi compiuti per lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* (SSS), inteso quale segmento del mercato del trasporto marittimo a corto raggio che, in ambito europeo, comprende i collegamenti via mare tra porti nazionali e internazionali nonché i servizi da e verso le isole dei Paesi dell'Europa geografica e degli altri Paesi che si affacciano sul Mar Baltico, sul Mar Nero e sul Mar Mediterraneo.

Lo sviluppo dello SSS costituisce uno degli obiettivi prioritari della politica comunitaria in materia di trasporti, in quanto funzionale all'implementazione del piano di sostegno dell'intermodalità, finalizzato a:

- una riduzione della congestione stradale, con la conseguente attenuazione delle esternalità negative ad essa connesse (quali tasso di incidentalità e inquinamento ambientale);
- una concentrazione del traffico merci su direttrici logistiche marittime;
- una maggiore coesione economica e sociale tra gli Stati membri.

Il fulcro della strategia europea di promozione dello *Short Sea Shipping* è costituito dal progetto "Autostrade del Mare" (AdM), che mira, in modo diretto, allo spostamento di una quota significativa del traffico merci dal vettore stradale al trasporto marittimo a corto raggio. Una rete AdM integrata agevolerà l'obiettivo di creazione nel bacino del Mediterraneo di una grande e nuova area di "libero scambio": un mercato unico euro-mediterraneo, ma anche sviluppo di mercati interni locali e orientati all'export, per la promozione degli scambi e della libertà di circolazione delle persone e delle merci.

Non è un caso che "Autostrade del Mare e terrestri"⁷ rientri tra i 6 progetti prioritari che gli Stati membri dell'UpM hanno deciso di portare avanti con l'obiettivo di contribuire al riavvicinamento tra paesi mediterranei ed europei.

Nello specifico, l'espressione "Autostrade del Mare" sta a indicare il trasporto combinato strada-mare di merci e, ove opportuno, anche passeggeri, effettuato essenzialmente mediante l'utilizzo di navi Ro-Ro, Lo-Lo, e miste Ro-pax⁸. L'avvio di tale iniziativa prevede:

⁷ Il Mar Mediterraneo è un'importante autostrada commerciale nella regione. Lo sviluppo delle Autostrade del Mare, la connessione di porti attraverso l'intero bacino mediterraneo, la creazione di autostrade costali e la modernizzazione della ferrovia del trans-Maghreb, aumenterà il flusso e la libertà del movimento di persone e di beni.

⁸ Con lo sviluppo del trasporto di "transhipment" lo "short sea shipping" ha anche la funzione di distribuire i container che vengono trasportati da un continente all'altro, da un porto "hub" ad un altro porto "hub", con le navi di tipo "deep-sea". Il trasporto di "feederaggio", ma anche più in generale

- l'attivazione di una fitta rete di collegamenti marittimi transnazionali, schedulati (ad orario pubblicato), frequenti e affidabili;
- la realizzazione di infrastrutture portuali dedicate (quali impianti e piattaforme logistiche, aree di stazionamento, terminali Ro-Ro) necessarie a supportare lo sviluppo di un servizio di trasporto intermodale marittimo di grande volume e frequenza elevata.

La navigazione tramite navi Ro-Ro rappresenta, inoltre, una delle modalità su cui puntano la politica comunitaria per lo sviluppo dell'intermodalità. Tale tipologia di trasporto si configura, infatti, come uno dei principali antagonisti al "tutto strada", rispetto al quale presenta numerosi vantaggi:

- costi complessivi più competitivi, soprattutto nel caso di trasporto "non accompagnato" (ovvero imbarco sui traghetti dei soli rimorchi) sulle distanze medio-lunghe;
- significativo abbattimento dei costi ambientali e sociali connessi alla riduzione del congestionamento del sistema autostradale;
- investimenti relativamente contenuti per l'ammodernamento e/o realizzazione delle infrastrutture di supporto al traffico Ro-Ro⁹.

Le Autostrade del Mare e lo *Short Sea Shipping* sono una risorsa strategica per l'Europa e in particolare per l'Italia, in quanto sistema che, quando correttamente integrato, oltre a ridurre l'impatto ambientale del trasporto delle merci, consente di raggiungere i nuovi mercati emergenti dai quali ci si attende un forte sviluppo economico. Nel corso dell'ultimo decennio il trasporto marittimo a corto raggio nell'ambito del *Southern Range* ha conosciuto una fase particolarmente positiva, contrassegnata dal consistente aumento dei flussi movimentati, merci e passeggeri, e da un significativo sviluppo del sistema di rotte attivate. Le statistiche disponibili confermano questa tendenza: nel 2009, lo SSS ha rappresentato il 62% (60% nel 2008) del trasporto marittimo complessivo di merci nell'UE-27; tale quota comunque, varia ampiamente da paese a paese. La predominanza dello *Shortsea* sulle altre modalità ("deep sea shipping") è particolarmente predominante in Italia (78,6%) e la posizione geografica del Paese in parte spiega tale prevalenza.

Se fino a qualche anno fa, la rinnovata centralità del Mediterraneo nelle strategie commerciali delle grandi shipping company era da attribuire, in via pressoché esclusiva, alla forte espansione del traffico container che aveva portato alla nascita di grandi scali hub, nell'attuale fase di *downturn* economico, la vitalità dell'interscambio marittimo nell'area assegna un ruolo rilevante anche al sistema dei servizi Ro-Ro.

Nel 2009 il trasporto marittimo in SSS tra i porti UE e quelli mediterranei è stato di 566 milioni di tonnellate, ovvero circa il 30% del trasporto complessivo in SSS realizzato dai porti dell'UE-27 (circa 1,7 miliardi di tonnellate di merci)¹⁰. Il

quello semplicemente di contenitori a corto raggio, tende sempre di più, se ne ha le caratteristiche, ad essere inquadrato nel termine di "Autostrade del Mare".

⁹ MCC, *Bridge over troubled water*, 2009.

¹⁰ EUROSTAT, *Maritime transport statistics - Short Sea Shipping of goods*, Aprile 2011.

Mediterraneo è dunque diventata l'area in cui si registra la maggiore concentrazione di navigazione a corto raggio nell'UE-27, come indicato nel grafico che segue:

Destinazioni dello Short Sea Shipping di merci dell'UE-27

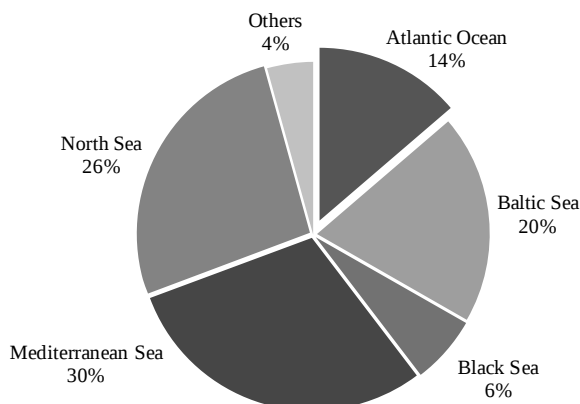


GRAFICO 6 - FONTE: Eurostat, 2011

Esistono diverse tipologie di trasporto Short Sea, dalla movimentazione di container e di rinfuse a quella tramite general cargo e Ro-Ro. In Europa gioca un ruolo determinante il traffico di rinfuse liquide con una quota pari a circa il 50% del totale delle merci movimentate (837,1 milioni di tonnellate); con 339,1 milioni di tonnellate seguono le rinfuse solide che rappresentano la seconda più diffusa tipologia di merce trasportata nel segmento *Short Sea* (20%).

Un contributo non trascurabile alla crescita del cabotaggio merci tra scali mediterranei è venuto:

- dall'incremento del feederaggio, riflesso diretto del rilevante aumento dei volumi di traffico containerizzato nell'area. Le tendenze post crisi indicano infatti che in molti casi i sistemi di rotte delle grandi navi di transhipment sono programmati senza frammentare il viaggio con scali multipli, in corrispondenza di ciascun paese di destinazione, ma piuttosto concentrando in pochi grandi scali maggiori quantità di merci e scambiandosi tra loro i traffici di destinazione regionale (*multi-hub transhipment*);
- dal forte sviluppo dei servizi Ro-Ro, che hanno beneficiato dei programmi comunitari di sostegno del trasporto combinato strada-mare.
- dallo sviluppo economico dei paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e del Medio Oriente, che negli ultimi anni sta trainando l'interscambio commerciale all'interno dell'area euromediterranea. Si tratta di realtà economiche in forte crescita che hanno subito in misura più contenuta gli effetti della crisi internazionale, in ragione di una rigida regolamentazione dei sistemi finanziari locali. In prospettiva, l'espansione demografica, l'aumento dei redditi e il rafforzamento dei rapporti commerciali tra questi paesi e la UE dovrebbe

determinare una ulteriore crescita dei traffici di cabotaggio nel bacino; questo si rivela un vantaggio potenziale soprattutto per l'Italia, data la sua posizione geografica e gli stretti rapporti commerciali che la legano ai Paesi Med.

Le navi Ro-Ro che trovano impiego principalmente su rotte a breve-medio raggio, hanno riscosso negli anni un grande successo commerciale in ragione dei vantaggi, economici ed operativi, offerti rispetto alle navi tradizionali:

- elevata capacità di integrazione con altri sistemi di trasporto;
- flessibilità nella capacità di trasporto, potendo imbarcare ogni tipo di carico (passeggeri, container, auto, rimorchi merci pallettizzate, etc.): ciò consente di frazionare il rischio e di raggiungere più rapidamente la sostenibilità economica;
- velocità delle operazioni commerciali di carico/scarico, stivaggio e ormeggio;
- possibilità di utilizzare impianti di supporto meno complessi, essendo in grado di operare, ad esempio, anche in presenza di bassi fondali o in assenza di mezzi di sollevamento.

Inoltre, l'aumento della velocità di crociera delle navi traghetto (fino a 25 nodi per i Ro-Ro cargo e intorno ai 30 nodi per i Ro-Ro pax) ha ulteriormente incrementato l'efficienza di tale mezzo, che è divenuto il vettore chiave per lo sviluppo del traffico cabotiero nel Mediterraneo, soddisfacendo la crescente esigenza di trasporto intermodale *door to door*.

Con riferimento al traffico merci internazionale, le tre principali direttrici lungo le quali si distribuiscono i flussi commerciali in ambito intra-mediterraneo presentano caratteristiche diverse:

- il versante **West-Med** movimenta l'interscambio di merci di Italia, Spagna, Francia e Malta; rappresenta il segmento di mercato più consolidato nell'ambito delle AdM, contraddistinto da un'ampia offerta di servizi di trasporto, diversificata in termini di destinazioni, prezzi e frequenze. In quest'area è attiva un'ampia rete di rotte servite da *player* in concorrenza tra loro;
- il versante **East-Med** comprende tutte le rotte internazionali di collegamento con i Balcani (Albania, Croazia, Montenegro), il Sud Est Europa (Grecia) e il Medio Oriente (Egitto, Israele, Turchia); si configura come area di business in forte espansione con riferimento sia ai volumi di traffico sia al grado di competizione. Sebbene lungo l'asse orientale siano attivi prevalentemente armatori di nazionalità greca, si registra un incremento dell'offerta da parte di operatori italiani, che intendono sfruttare le potenzialità di crescita del sistema Adriatico-Mediterraneo a seguito dell'allargamento ad Est della UE. Il corridoio adriatico-ionico rappresenta, infatti, una direttrice strategica nei traffici mercantili internazionali, in quanto rotta privilegiata per raggiungere i mercati emergenti dell'Europa centro-orientale. In particolare nell'area Est del Mediterraneo vi sono Paesi ad alta potenzialità per la crescita economica e per l'apertura internazionale ed in cui l'economia portuale è in rapido sviluppo (Port Said, come esempio, è ormai il secondo porto del Mediterraneo per movimento di container). Si tratta poi di Paesi che presentano un elevato livello di integrazione commerciale con l'Europa e

l'Italia. Con riferimento alle potenzialità di sviluppo dell'asse Adriatico-Ionico, è in fase di promozione, nell'ambito del Programma Comunitario TEN-T, la realizzazione di 9 nuovi corridoi delle AdM lungo il versante East Med.

- Sulla base dei dati elaborati nello studio di presentazione del progetto “*Eastern Mediterranean Region Motorways of the Sea (East Med MoS)*”, l'attivazione delle nuove linee di AdM dovrebbe portare ad un significativo incremento del traffico merci, stimato nell'ordine di circa 11.000 tonn.-km al 2015, equivalenti a 400.000-700.000 tir/rimorchi trasportati.
- **l'area del Nord Africa** che gestisce le relazioni commerciali con il Marocco, la Tunisia e la Libia; costituisce un mercato emergente, che offre alle compagnie di navigazione ampi margini per l'attivazione di un elevato numero di linee di collegamento. Questa regione presenta un sistema portuale attraverso il quale transitano volumi rilevanti del commercio internazionale, oltre ai flussi merci sulla rotta Nord Africa/Medio Oriente verso Europa meridionale/centrale. In particolare, Tunisia e Marocco già dispongono di linee regolari di trasporto di merci e passeggeri/veicoli e, in prospettiva, è verosimile attendersi un incremento del numero di collegamenti attivati, in linea con l'esigenza di rafforzare l'integrazione di queste aree nell'economia europea. Dato l'alto potenziale di sviluppo, gli operatori dello shipping manifestano un forte interesse verso questa direttrice, destinata ad assorbire quote crescenti del traffico commerciale internazionale.

Da quanto esposto si desume che il mercato dei servizi di trasporto intermodale tramite navi Ro-Ro in ambito intra-mediterraneo presenta notevoli potenzialità di crescita in termini di dimensione economica e grado di redditività. Sebbene i maggiori gruppi armatoriali attivi nel settore gestiscano le principali linee delle AdM, il mercato non è saturo. Resta, infatti, ampio spazio per l'attivazione di nuovi collegamenti lungo i versanti orientale e nord africano, in ragione del forte incremento atteso dei traffici, sia merci che passeggeri.

Il network delle AdM in ambito mediterraneo è, ad oggi, gestito da un numero elevato di *player*, che evidenziano un forte dinamismo in termini di politiche commerciali e strategie di posizionamento competitivo.

Il settore risulta, dunque, presidiato da *competitor* con caratteristiche differenti per dimensione e ambito di operatività¹¹:

- i *grandi gruppi armatoriali*, attivi sia su rotte nazionali sia internazionali, che controllano la rete delle principali direttrici del traffico *Shortsea* del Mediterraneo;
- le *imprese minori*, specializzate nei traffici locali e posizionate su specifiche nicchie di mercato, che offrono servizi su un numero ridotto di linee.

In merito alle compagnie di navigazione più grandi, che evidenziano un maggiore dinamismo nelle strategie industriali, le direttrici di sviluppo perseguite includono anche:

¹¹ MCC, *Bridge over troubled water*, 2009.

- operazioni di M&A e accordi di collaborazione con partner, nazionali e internazionali, diretti alla penetrazione di mercati non presidiati, strategici/complementari a quelli tradizionalmente serviti (ad esempio il Gruppo Grimaldi controlla la Minoan Lines, leader nel settore dei traghetti passeggeri e merci in Grecia, la maltese Malta Motorways of the Sea oltre a partecipare a joint venture in Spagna);
- crescita dimensionale attraverso acquisizioni di aziende operative in comparti complementari al *core business* aziendale, orientata al conseguimento di sinergie, miglioramento della qualità dei servizi offerti e razionalizzazione nell'impiego delle risorse produttive;
- politiche di investimento in nuove navi ad alta velocità, di dimensioni maggiori e soprattutto estremamente flessibili in termini di mix di carico, al fine di ridurre l'esposizione a eventuali oscillazioni dei singoli mercati.

Si registra, inoltre, la tendenza, da parte degli operatori di maggiori dimensioni, ad adottare strategie mirate alla creazione di valore, attraverso processi di concentrazione non solo orizzontale ma anche verticale, mediante l'espansione del business ai *terminal* portuali. La gestione di tali strutture - elemento di raccordo tra la componente marittima e quella terrestre del trasporto intermodale - costituisce un fattore strategico per la competitività e operatività delle società di navigazione, in quanto permette di:

- migliorare la qualità del servizio fornito attraverso il controllo diretto delle variabili che condizionano l'offerta (tempi di attesa, servizi accessori, etc.);
- recuperare margini di redditività, riducendo l'impatto che le operazioni portuali hanno sul costo complessivo del trasporto.

Con riferimento all'area geografica di attività¹², si riscontra un ruolo prevalente degli operatori italiani sulle rotte internazionali, con Grimaldi Group e Grandi Navi Veloci che gestiscono rispettivamente 24 e 7 collegamenti con i porti del Mediterraneo occidentale e del Nord Africa. Attraverso la controllata greca Minoan Lines, Grimaldi Group è presente nel Mediterraneo anche lungo il corridoio adriatico, con 10 linee da/per la Grecia, mercato tradizionalmente servito da *player* locali (quali Anek Lines, Agoudimos e Blue Star Ferries).

Nell'offerta di trasporto sul versante croato dell'Adriatico primeggia la compagnia di navigazione Jadrolinija, operativa con 4 linee; si tratta, tuttavia, di un'attività di natura stagionale che risente fortemente dell'andamento dei flussi turistici. In generale, nei collegamenti marittimi da/per la Croazia si registra un significativo incremento della presenza da parte di imprese italiane (quali BluLines e SNAV), che mirano a penetrare un mercato ancora poco presidiato.

Sulle rotte internazionali con origine/destinazione Nord Africa sono presenti Grimaldi Group (12 linee verso Tunisia, Libia e Marocco) e Grandi Navi Veloci (5 linee verso Marocco e Tunisia).

¹² Le notizie relative alle rotte sono state ottenute dalla consultazione dei siti internet delle shipping companies a marzo 2012.

Con riferimento al segmento della navigazione a corto raggio nell'ambito del bacino mediterraneo, il contesto competitivo si caratterizza per:

- la forte concorrenza sulle rotte/destinazioni a maggiore valenza commerciale;
- il posizionamento delle imprese minori su specifiche direttrici di traffico;
- la costante attenzione al livello qualitativo del servizio offerto;
- il processo di integrazione nella catena logistica;
- la spinta alla formazione di accordi e *joint venture* finalizzati all'attivazione/potenziamento di servizi¹³.

Ad oggi l'assetto del mercato dei trasporti Ro-Ro è dominato da operatori impegnati in strategie di ampliamento del business all'interno del bacino mediterraneo, attraverso:

- l'estensione della rete di porti serviti e il presidio dei mercati in forte espansione, con il lancio di nuove linee e il rafforzamento delle linee regolari esistenti;
- l'attuazione di politiche commerciali aggressive sul fronte dei prezzi e attente allo standard qualitativo dell'offerta.

Sebbene il comparto dei servizi marittimi di cabotaggio si qualifichi come attività *capital intensive*, i costi di investimento sono più contenuti rispetto a quelli necessari per svolgere il servizio lungo le rotte transcontinentali.

L'operatività sulle tratte di medio-corto raggio, infatti, richiede, non tanto la disponibilità di un'ampia flotta o di navi di grandi dimensioni, quanto piuttosto la capacità di offrire ai clienti servizi specializzati *tailor made*, contraddistinti da flessibilità in termini di orari e di porti scalati. In generale, gli aspetti su cui le imprese fanno leva per rafforzare la propria posizione competitiva sono:

- la qualità e affidabilità del servizio;
- la competitività delle tariffe offerte;
- la velocità e le caratteristiche tecnologiche della nave;
- il controllo di un'ampia rete commerciale;
- l'integrazione con le reti di trasporto terrestre.

Nel settore si registrano, inoltre, offerte *low-cost* sul modello del trasporto aereo, che prevedono ampia elasticità nell'utilizzo dello strumento tariffario. Le imprese possono, infatti, variare il prezzo in funzione dell'orario o del periodo in cui si svolge il servizio (alta/bassa stagione), al fine di ottimizzare il fattore di carico. Le politiche di *cost saving*, attuate attraverso il ricorso a internet per la promozione dell'offerta e l'impiego di una struttura del personale più snella, consentono agli operatori di agire con estrema flessibilità sulla leva tariffaria, con il risultato di massimizzare il tasso di riempimento della capacità della nave¹⁴.

Nel complesso, il settore dei trasporti Ro-Ro evidenzia prospettive positive. In questo contesto uno dei principali *driver* di sviluppo del mercato è rappresentato dal

¹³ MCC, *Bridge over troubled water*, 2009.

¹⁴ MCC, *Bridge over troubled water*, 2009.

concreto decollo del progetto Autostrade del Mare, che dovrebbe portare alla creazione di una fitta rete di cabotaggio dedicata ai traffici Ro-Ro di merci, sia in ambito nazionale che nel bacino mediterraneo. L'integrazione di tali servizi di *Short Sea Shipping* nella catena logistica, per offrire agli operatori soluzioni competitive sotto il profilo dei costi e dei tempi, richiede certamente la promozione di efficienti collegamenti marittimi, ma non va disgiunta dalla realizzazione di connessioni adeguate, in termini di capacità e livello di servizio, con il sistema di trasporto terrestre sia stradale sia ferroviario.

5. La navigazione a corto raggio in Italia. Caratteristiche della domanda e dell'offerta

Le Autostrade del Mare rappresentano un servizio di trasporto, alternativo e complementare al trasporto stradale, finalizzato a far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi, particolarmente rilevante in Italia che vanta quasi 8.000 km di costa.

Questo tipo di servizio permette di limitare la congestione delle strade e ottenere benefici effettivi in termini di riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento ambientale. In Italia il settore dei servizi di trasporto Ro-Ro sulle linee merci ha sperimentato, nel corso dell'ultimo decennio, un trend particolarmente positivo in termini di volumi di traffico, di collegamenti attivati (nazionali ed esteri) e di livello del servizio offerto (frequenza e orari).

La posizione geografica della penisola italiana ha favorito la crescita dei servizi di trasporto a corto raggio, sia sul fronte tirrenico che su quello adriatico-ionico, con flussi in progressivo aumento sulle direttrici internazionali che collegano l'Italia alla Spagna, al Nord Africa, ai Balcani e al Sud Est Europa (Grecia e Turchia).

Non è quindi un caso che il nostro Paese sia il primo nell'EU27 in termini di merci trasportate in SSS nel Mar Mediterraneo con 235,6 di milioni tonnellate nel 2009, pari al 41,6% del totale; l'Italia detiene il primato anche nel Mar Nero con 41,3 milioni di tonnellate, pari al 34% del totale.¹⁵

Alla buona performance del settore merci ha contribuito in modo significativo l'utilizzo del c.d. *Ecobonus* introdotto con la Legge Finanziaria 2008 (Legge 244/07) finalizzato ad agevolare la scelta del vettore marittimo da parte degli autotrasportatori in alternativa al "tutto strada". Tale iniziativa prevede il riconoscimento di un contributo diretto alla compensazione dei costi esterni non sostenuti dal trasporto su strada, relativamente alle tratte marittime, nazionali e comunitarie, ammesse all'agevolazione. Le tratte marittime incentivabili sono specificamente individuate dal Ministero dei Trasporti sulla base di tre principali parametri:

- idoneità a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico dalla modalità stradale a quella marittima;
- idoneità alla riduzione della congestione stradale sulla rete viaria nazionale;

¹⁵ EUROSTAT, *Maritime transport statistics - short sea shipping of goods*, 2011.

- prevedibile miglioramento degli standard ambientali ottenibili con il ricorso al vettore marittimo rispetto al corrispondente percorso stradale.

L'importo del rimborso è pari al massimo al 30% della tariffa applicata ed è assegnato alle imprese di autotrasporto che:

- imbarcano su nave destinata prevalentemente al trasporto merci (Ro-Ro e Ro-Ro pax) i propri veicoli accompagnati o meno dai relativi autisti;
- avranno effettuato almeno 80 viaggi in un anno su una stessa tratta marittima.

L'ecobonus ha ottenuto l'autorizzazione da parte della Commissione Europea, superando le restrizioni imposte agli aiuti di Stato. Si tratta del primo caso in Europa e, ad oggi, questa particolare forma di incentivazione rappresenta una *best practice* a livello comunitario, in quanto va a premiare direttamente l'autotrasportatore in funzione sia della distanza che percorre via mare, sia del numero di viaggi che vengono compiuti. Questa esperienza italiana di successo costituisce, pertanto, un modello sul quale si sta lavorando per la realizzazione di un ecobonus a livello europeo.

Oltre agli incentivi, si richiedono anche interventi di ordine infrastrutturale - soprattutto di integrazione con interporti, piattaforme logistiche e terminal portuali - per rafforzare la competitività dei servizi Ro-Ro rispetto all'offerta di trasporto merci su gomma, garantendo velocità nelle operazioni di imbarco/sbarco, flessibilità/regolarità dei carichi, certezza dei tempi di consegna. Al fine di controllare l'erogazione dei rimborsi e il reale sviluppo di queste politiche, a partire dal 2004 è stata costituita una società per azioni, RAM-Rete Autostrade Mediterranee, sotto il diretto controllo del Ministero dell'Economia, con il compito di controllare l'attribuzione dell'Ecobonus ed effettuare costanti studi sull'effettiva implementazione della rete di connessioni.

Andamento del traffico Ro-Ro merci nazionale, 2007-2010 (valori in tonnellate)

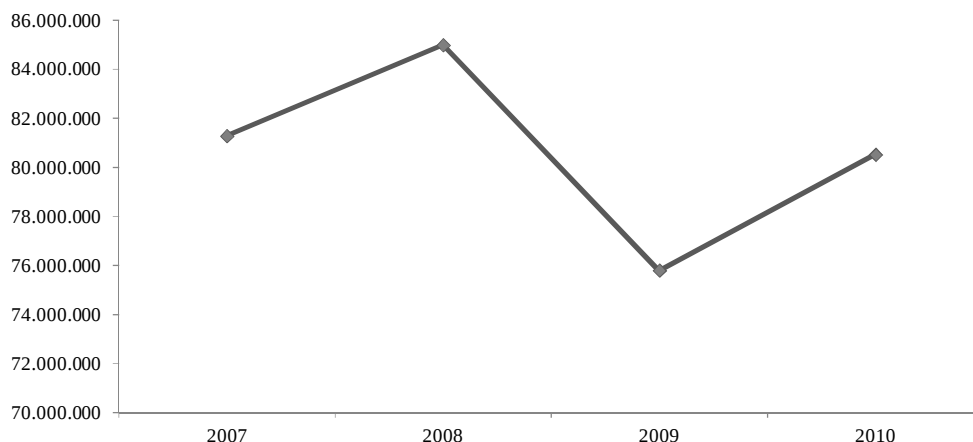


GRAFICO 7 - FONTE: SRM su Assoporti

Il grafico sopra esposto mostra l'andamento del trasporto merci in Italia effettuato con navi Ro-Ro e mostra come anche questo segmento abbia risentito degli effetti della crisi, ritrovando però una ripresa significativa nel 2010. In realtà tale tipologia di traffico ha subito, secondo i dati di uno studio di Confetra¹⁶, un ulteriore rallentamento concentrato nel secondo semestre 2011 che ha fatto registrare una variazione negativa annua del 3,8%.

Con riferimento al mercato delle rotte da/per l'Italia delle AdM, il network portuale implementato dalle compagnie di navigazione per il trasporto combinato strada-mare nel bacino mediterraneo prevede un sistema di rotte molto articolato, su cui si svolgono servizi di linea Ro-Ro, ad alta velocità e frequenza.

Sulle rotte da/per l'Italia (linee nazionali, internazionali e di continuità territoriale) sono operative 38 compagnie di navigazione, di diversa nazionalità, ciascuna con *business* prevalente nell'area geografica prossima al Paese di origine.

Il 49,7% delle linee attivate fa capo ai primi cinque operatori, evidenziando una struttura del mercato duale, che vede la presenza di pochi grandi gruppi armatoriali accanto ai quali opera un numero elevato di imprese di dimensioni minori in accesa concorrenza tra loro¹⁷.

L'analisi del mercato italiano evidenzia che, nonostante il protrarsi della crisi, l'offerta di servizi annuali effettuati da operatori nazionali con navi Ro-Ro in partenza dai porti italiani si mantiene su un trend positivo. In particolare, si nota come attualmente le linee nazionali siano sviluppate quasi esclusivamente tra i porti tirrenici mentre i porti adriatici, sviluppano per lo più un traffico internazionale grazie alla loro maggior vicinanza ai porti greci, albanesi, della ex-Yugoslavia e ai molti traffici instaurati con la Turchia. I dati disponibili a marzo 2011 mostrano per la Sicilia un incremento sia nel numero di partenze a/r settimanali (da 77 a 82) sia nel numero di linee (da 18 a 22); di conseguenza salgono, seppure di poco, i metri lineari offerti che si attestano a oltre 313.000 per settimana. In controtendenza la Sardegna registra un calo di circa il 20% nel numero delle partenze settimanali e conseguentemente dei metri lineari offerti che scendono a 240.000. Si tratta sicuramente di una situazione transitoria legata al processo di privatizzazione della Tirrenia che va a sommarsi al difficile momento dell'economia sarda peraltro non sostenuta come per la Sicilia, dall'*ecobonus*.

Con riferimento al traffico internazionale, gli armatori italiani offrono ormai collegamenti dall'Italia per la gran parte dei paesi del *West Med* (Francia, Spagna, Marocco, Tunisia, Libia, Malta) e guardano positivamente anche al Mediterraneo orientale dove operano servizi verso la Grecia, la Siria e l'Egitto.

Purtroppo, i recenti fatti che stanno interessando i paesi arabi pongono almeno nell'immediato un grosso ostacolo all'operatività dei servizi di linea che in molti casi hanno subito rallentamenti se non addirittura sospensioni.

Sui traffici internazionali anche se si registra una leggera diminuzione dei viaggi a/r settimanali offerti, salgono i metri lineari (198.140) grazie all'entrata in servizio di navi

¹⁶ CONFETRA, *Nota congiunturale sul trasporto merci. Gennaio - Dicembre 2011*, pubblicata a febbraio 2012.

¹⁷ MCC, *Bridge over troubled water*, Dicembre 2009.

più capienti e si allungano le distanze medie percorse con l'ingresso della linea per la Siria e l'Egitto. Complessivamente a marzo 2011 le direttrici passano da 20 a 22.

Nell'insieme sulle linee per la Sicilia e su quelle internazionali la capienza di stiva offerta annualmente dagli operatori nazionali è pari a 1,4 milioni di veicoli commerciali o a 1,7 milioni di semirimorchi¹⁸.

Altra considerazione da effettuare è relativa alla tipologia di servizi offerti dalle diverse compagnie: nonostante numericamente gli operatori solo merci risultino essere approssimativamente pari ad un terzo del totale, solo una piccola parte dei servizi offerti, circa il 17%, è dedicata esclusivamente al traffico merci, mentre le restanti linee sono di norma miste, merci e passeggeri. Tale fattore, oltre a risultare una tendenza che va sempre più consolidandosi nel settore, determina effetti sia sul tipo di servizio che i vari operatori possono offrire sia sulle differenti caratteristiche dei terminali stessi. Da un lato, infatti, tale fattore determina la presenza di alcune linee esclusivamente stagionali, come quelle verso alcuni porti sardi, mentre dall'altra potrebbe rendere necessaria la presenza di alcune *facility* adatte all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri nonché una possibile differenziazione di tempi e tariffe in confronto all'attività solo merci.

A fronte di tali caratteristiche positive del mercato, in Italia lo sviluppo delle AdM presenta ancora alcuni elementi di criticità: l'attuale struttura dei servizi offerti si concentra essenzialmente sul cabotaggio obbligato, ovvero quello verso le Isole, e non su quello alternativo, con la sola eccezione del tratto sostitutivo alla Salerno-Reggio Calabria. La presenza dei valori più alti degli indici sui porti insulari rispetto a quelli continentali, del resto, sembra confermare questa configurazione. Tale fattore è sottolineato anche dalla minore presenza di servizi sul versante adriatico del Paese.

Su questo punto sembra cruciale per il definitivo affermarsi delle Autostrade del Mare raggiungere elevati livelli di affidabilità e continuità nel tempo dei servizi e delle loro frequenze, rendendo più stabile quindi l'offerta.

Restano, tuttavia, ostacoli alla valorizzazione del fattore costo: la durata del trasporto intermodale, compreso il trasporto marittimo a corto raggio principalmente a causa della non adeguatezza di infrastrutture multimodali; l'interoperabilità non fluida tra i vari operatori di trasporto multimodale coinvolti e i tempi di transito ancora troppo lunghi.

Il processo di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti italiani con la realizzazione di infrastrutture dedicate esclusivamente al traffico ro ro, unitamente all'operatività degli incentivi previsti a vantaggio degli autotrasportatori, costituirà un elemento necessario per l'ulteriore sviluppo delle vie marittime. Inoltre, occorre evidenziare come anche i costi portuali e terminalistici, tanto quanto le tariffe del servizio di trasporto, possono alterare in modo significativo lo sviluppo del progetto in quanto il traffico sulle rotte AdM può essere sempre svolto in alternativa lungo percorsi stradali. In questo contesto la politica tariffaria portuale gioca un ruolo importante, potendo rappresentare un concreto elemento di supporto per rendere economicamente convenienti le rotte AdM.

¹⁸ CONFITARMA, *Assemblea annuale*, 15 giugno 2011.

Nel segmento delle navi traghetto, che costituiscono i vettori d'elezione per i traffici *Shortsea*, l'Italia occupa una posizione di leadership. Il nostro Paese, infatti, non solo rappresenta il principale costruttore mondiale di traghetti misti passeggeri-merci, ma nel corso degli ultimi anni, la consistenza della flotta nazionale di Ro-Ro ha conosciuto una marcata espansione, principalmente nel segmento merci, che ha portato l'Italia ad occupare la prima posizione al mondo in tale segmento. Il nostro Paese gestisce 188 navi (152 Ro-Ro pax e 36 Ro-Ro cargo), per 1,2 mln/dwt di capacità, pari a circa il 13% dell'offerta di stiva a livello internazionale.

Principali flotte mondiali di navi traghetto (dati al 1 gennaio 2011)

Paesi	Ro-ro cargo		Ro -ro pax		Totale		% sul totale
	N.	dwt	N.	dwt	N.	dwt	
Italia	36	703.755	152	544.602	188	1.248.357	13%
Giappone	72	449.561	111	332.222	183	781.783	8%
Svezia	29	370.470	43	206.439	72	576.909	6%
Grecia	32	187.933	110	294.752	142	482.685	5%
Finlandia	34	255.938	29	181.593	63	437.531	4%
Danimarca	29	283.814	36	140.230	65	424.044	4%
USA	35	319.012	56	91.272	91	410.284	4%
Germania	31	220.916	43	123.152	74	344.068	3%
Turchia	32	255.483	52	59.459	84	314.942	3%
Francia	19	173.202	40	125.586	59	298.788	3%
Cina	14	116.829	42	156.798	56	273.627	3%
Regno Unito	17	161.971	42	66.639	59	228.610	2%
Norvegia	14	101.821	99	124.773	113	226.594	2%
Spagna	14	84.135	62	134.213	76	218.348	2%
Emirati Arabi	31	124.896	15	81.372	46	206.268	2%
Totale	804	5.940.182	1564	3.900.289	2368	9.840.471	100%

TABELLA 4 - FONTE: Confitarma 2011

Pur nell'ambito di un quadro congiunturale negativo, le prospettive della flotta nazionale destinata ai servizi Ro-Ro permangono favorevoli, in quanto si registra la tendenza da parte degli armatori ad investire in mezzi capaci di offrire un'elevata versatilità in termini di trasporto misto merci e passeggeri.

Box - Le fonti di finanziamento delle autostrade del mare

I progetti per la realizzazione delle AdM mobilitano varie fonti di finanziamento, private e pubbliche, fra cui aiuti nazionali e diversi programmi di finanziamento comunitario. In particolare, la UE partecipa al sostegno finanziario degli investimenti per le AdM attraverso due strumenti principali:

- **il bilancio del programma per le reti TEN-T**, che assegna al progetto un budget totale di 310 milioni di euro per il periodo 2007-2013, di cui 85 milioni di competenza del 2009, 100 milioni per il 2010 e 70 milioni per il 2011. Il contributo finanziario è riconosciuto per la copertura fino al 30% dei costi di investimento nell'arco di due anni.

Delle quattro macro-direttrici individuate in sede comunitaria per la costruzione di progetti AdM di rilevanza europea, due riguardano l'area mediterranea:

- o Autostrada del mare dell'Europa sudorientale (Asse Sud-Est, c.d. Mediterraneo orientale), che copre l'area adriatica e ionica sino a Cipro e alla Turchia.
- o Autostrada del mare dell'Europa sudoccidentale (Asse Sud-Ovest, c.d. Mediterraneo occidentale), che collega Spagna, Francia, Italia, Malta e che si raccorda con l'Autostrada del Mare dell'Europa sudorientale.

Per accedere all'investimento il progetto deve concernere una delle direttrici per le AdM individuate in sede comunitaria ed avere come obiettivo il cambiamento modale o la coesione finalizzata alla concentrazione dei flussi di merci su vie marittime, migliorando i collegamenti marittimi esistenti, o creando nuovi collegamenti sostenibili.

- **il programma Marco Polo II**, di cui le AdM costituiscono una delle cinque azioni prioritarie, che prevede stanziamenti per la copertura dei costi operativi sino ad un massimo del 35% nell'arco di cinque anni, destinati essenzialmente alla componente servizi. Il finanziamento è concesso solo alle iniziative che riguardano il territorio di almeno due Stati membri o di almeno uno Stato membro e di un Paese terzo vicino. Il programma dispone di una dotazione di 450 milioni di euro per il periodo 2007-2013, di cui 59 milioni di competenza del 2009, 63,54 milioni per il 2010 e 56,87 milioni per il bando 2011. I progetti selezionati per le sovvenzioni nel periodo 2007-2010 sono stati 102.

I finanziamenti a titolo delle reti TEN e del programma Marco Polo II possono essere combinati per un singolo progetto. In particolare, si può far ricorso ai fondi TEN quando gli investimenti delle AdM riguardano attrezzature e infrastrutture e i beneficiari sono gli Stati Membri, mentre i servizi e i costi operativi possono essere sostenuti dal programma Marco Polo e i beneficiari sono i privati. I progetti proposti vengono realizzati tramite partenariati pubblico-privato sulla base di gare d'appalto indette congiuntamente dagli Stati membri interessati.

- **il programma di cooperazione transazionale Mediterraneo**, nell'ambito del quale è aperto il bando "Trasporti e accessibilità" che ha come scopo il rafforzamento delle attività portuali del bacino e il miglioramento dell'accessibilità e dei trasporti marittimi grazie alla multimodalità e intermodalità.

Il Med non è finalizzato ad attuare lo stesso tipo di attività dei Programmi Ten-T e Marco Polo perché, trattandosi di un Programma di cooperazione internazionale, la sua caratteristica principale è la dimensione territoriale e la capacità di mobilitare attori locali e regionali. In materia di trasporti, il suo obiettivo è quello di migliorare l'accessibilità dei territori, promuovere il trasporto di persone e merci sulla base di sistemi di trasporto sostenibili e integrati.

Laddove i fondi comunitari disponibili per il potenziamento dei porti e delle infrastrutture, per lo *start-up* dei nuovi servizi marittimi e per investimenti in navi e

attrezzature non siano sufficienti per portare avanti tali progetti, è possibile l'intervento finanziario degli Stati membri.

A tale riguardo, la Commissione Europea è intervenuta, con la Comunicazione 2008/C 317/08 ("Orientamenti relativi ad **aiuti di Stato ai trasporti marittimi** integrativi del finanziamento comunitario per l'apertura delle Autostrade del Mare"), stabilendo che ciascun Paese UE può concedere finanziamenti nel settore dello *Short Sea Shipping*, al fine di ottimizzare la catena intermodale e decongestionare le strade. L'aiuto complementare concesso dagli Stati membri deve avere la stessa intensità e durata massime del finanziamento comunitario e non può essere cumulabile con compensazioni a titolo di servizio pubblico.

Sono, inoltre, ammessi altri schemi di aiuti di Stato volti a sostenere indirettamente la navigazione a corto raggio, incoraggiando il trasferimento del traffico merci dalla modalità terrestre a quella marittima. Si fa riferimento, nello specifico, al sistema dell'Ecobonus, introdotto in Italia con la Legge Finanziaria 2008, che prevede la concessione di incentivi - sotto forma di rimborso di una parte del costo del passaggio via nave - a favore delle imprese di autotrasporto che scelgono il combinato strada-mare.

Accanto agli aiuti di Stato e agli stanziamenti previsti ogni anno dal bilancio TEN-T e dal programma Marco Polo II, sono possibili altre forme di sostegno a favore delle AdM, quali:

- **i finanziamenti BEI**, la quale concede prestiti a lungo termine, fornendo sugli stessi una garanzia (*Loan Guarantee Instrument for trans-European transport network projects - LGTT*) contro i rischi della fase successiva alla realizzazione del progetto nei primi 5-7 anni (connessi ad es. a riduzioni non previste negli introiti legati all'uso di una determinata infrastruttura). L'intervento finanziario della BEI può arrivare a coprire fino al 50% del costo di investimento dei progetti;
- **i Fondi Strutturali**. Secondo il regolamento dei Fondi Strutturali europei, almeno il 60% della quota assegnata allo Stato membro deve essere utilizzata per finanziare interventi che sostengano lo sviluppo dei corridoi europei e delle AdM. In particolare, con riferimento al Fondo FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale), il massimale di cofinanziamento riconosciuto ammonta al 75% della spesa pubblica per l'Obiettivo "Convergenza" e al 50% per l'Obiettivo "Competitività regionale e occupazione", mentre per il Fondo di Coesione il tasso di cofinanziamento comunitario può raggiungere l'85% dell'investimento¹⁹.

¹⁹ MCC, *Bridge over troubled water*, 2009.

L'INTERSCAMBIO MARITTIMO: ANALISI DELLE STATISTICHE

1. Premessa

L'obiettivo di questo lavoro è di evidenziare le relazioni internazionali del nostro paese in termini di interscambio commerciale marittimo; l'analisi è di carattere statistico ed ha come riferimento la banca dati Coeweb dell'Istat.

Una prima considerazione riguarda l'importanza che i traffici via mare rivestono nell'ambito dell'economia nazionale: ad essi è ascrivibile un peso sul PIL pari, per il 2011, al 15,3% e, osservando i dati storici, è possibile notare il costante aumento degli stessi dopo la flessione legata alla crisi del 2009 (anno in cui questa percentuale è stata dell'11,3%).

Tale modalità di trasporto, inoltre, insieme a quella stradale ricopre un ruolo di primo piano tra le diverse possibilità a disposizione per il transito delle merci. Assorbe, infatti, oltre un terzo del totale e tra il 2008 ed il 2011 ha fatto registrare un'importante incremento rispetto alle altre alternative.

Nell'analisi che segue l'attenzione viene posta su un duplice aspetto: mentre da un lato ci si concentra su quelle che sono le aree di destinazione e, quindi, i principali partner commerciali dell'Italia, dall'altro ci si sofferma sull'aspetto qualitativo degli stessi per meglio individuare la natura degli scambi che interessano il nostro paese.

Nel primo caso, in particolare, dopo aver riportato uno scenario a livello mondiale, il focus è indirizzato sugli scambi con i Paesi europei e mediterranei; nel secondo caso, invece, si mira ad indagare su quelle che sono le principali categorie merceologiche interessate distinguendo, in modo particolare, tra prodotti petroliferi e non.

Per meglio inquadrare la situazione italiana nel più ampio contesto internazionale è stato, inoltre, svolto un approfondimento sullo scenario dei traffici marittimi da e per l'Area Med dei principali protagonisti europei (Francia, Germania e Spagna, oltre l'Italia); il tutto sulla base dei dati forniti dall'Eurostat in riferimento agli scambi commerciali dei Paesi dell'UE 27.

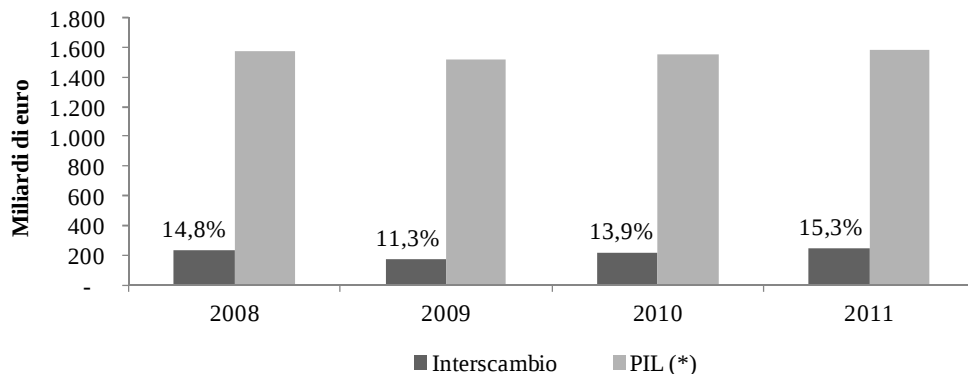
Alla luce di quanto emerso si riportano, infine, alcune considerazioni conclusive.

2. Il commercio marittimo dell'Italia nel contesto mondiale ed europeo

Il commercio marittimo dell'Italia verso il resto del mondo, in termini di interscambio, ammonta per il 2011 ad oltre 242 miliardi di euro. Sul complessivo del nostro PIL nazionale, tale valore pesa per il 15,3% e fa registrare un'ulteriore crescita dopo la flessione legata alla crisi del 2009 (anno in cui questa percentuale è stata dell'11,3% con un traffico in valore assoluto pari a quasi 171 miliardi di euro) e una prima inversione di tendenza nel 2010 (13,9%).

In considerazione del periodo 2008-2011, nonostante il calo citato, si osserva come i traffici marittimi nazionali complessivi siano aumentati di oltre 10 miliardi di euro.

Il peso dell'interscambio marittimo dell'Italia sul PIL



* Prodotto Interno Lordo ai prezzi di mercato, milioni di euro correnti.

GRAFICO 1 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Nell'ambito degli scambi nazionali complessivi, il trasporto marittimo ricopre, quindi, un ruolo di primaria importanza e ciò è evidente se si osservano i flussi commerciali che l'Italia ha in considerazione delle diverse modalità di trasporto. Il mare, infatti, è insieme alla strada una delle principali voci con il 31,2% del totale.

Tra il 2008 ed il 2011, inoltre, si è assistito ad una diminuzione dell'utilizzo del trasporto viario (-17,5%), mentre è aumentato il ricorso a quello marittimo (+4,3%). Si pensi, inoltre, che nel periodo considerato, il peso del traffico stradale sul totale dei traffici è passato dal 39,8% al 31,7%, mentre quello degli scambi via mare è salito dal 30,9% al 31,2%.

Il commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto – Anno 2011

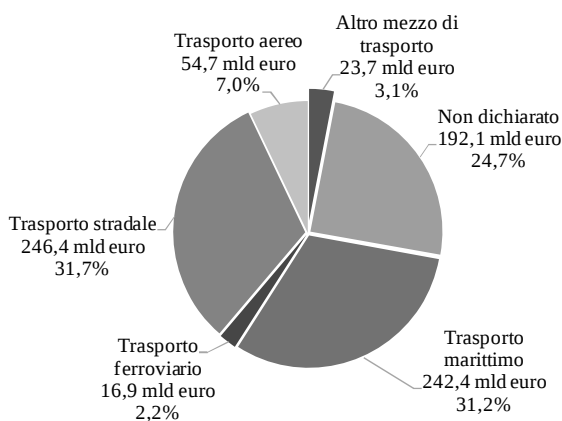


GRAFICO 2 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Passando all'analisi di quelle che sono le principali Aree di origine/destinazione dei traffici in esame, il continente asiatico è quello che pesa maggiormente (complessivamente il 45%); seguono Europa ed America con, rispettivamente, il 19,2% e il 19% e, quindi, l'Africa (14%) e l'Oceania (2,8%).

Dai dati si osserva, inoltre, come tra il 2008 ed il 2011 si sono intensificati i rapporti con i paesi asiatici e americani. In particolare, i primi nel 2011 hanno rappresentato una controparte commerciale per l'Italia nel 45% dei casi contro il 37,8% del 2008; mentre per i secondi il relativo peso è passato dal 18,6% del 2008 al 19% del 2011.

Per contro, sono in diminuzione i flussi verso i paesi europei con un calo progressivo che va dal 22,3% del 2008 all'19,2% del 2011.

Il commercio marittimo dell'Italia per Area di destinazione – Anni 2008-2011

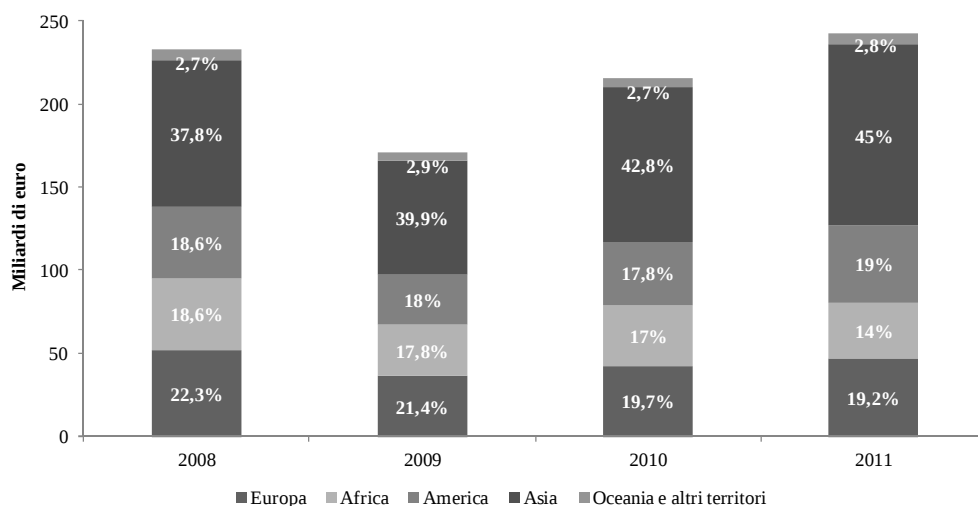


GRAFICO 3 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Nell'ambito delle aree considerate, la Cina, gli Stati Uniti e la Turchia sono i tre principali Paesi partner dell'Italia per lo scambio di merce via mare.

Il traffico con la Cina, in particolare, supera i 30 miliardi di euro ed è ascrivibile per ben il 78% a flussi in entrata nel nostro Paese. Situazione inversa si nota, invece, in merito al rapporto con gli Stati Uniti che, con un traffico complessivo di 20 miliardi di euro, sono per lo più destinatari di flussi commerciali di provenienza italiana (circa 70% del totale).

Il commercio marittimo dell'Italia: i primi 10 partner mondiali – Anno 2011

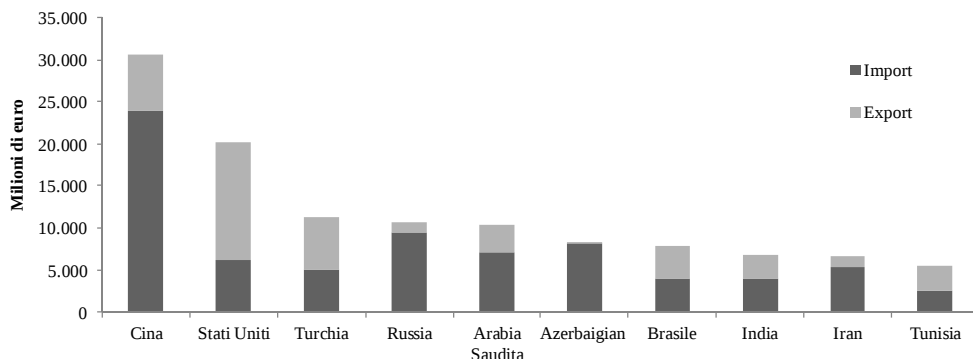


GRAFICO 4 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

La graduatoria dei principali partner cambia se si considerano separatamente i flussi di import e di export che l'Italia ha via mare con il resto del mondo.

Nel primo caso, in particolare, si osserva come, dopo la conferma della Cina al primo posto con un volume quantificabile in circa 24 miliardi di euro, vi sono Russia e Azerbaijan dai quali l'Italia importa merce per, rispettivamente, 9,5 e 8,2 miliardi di euro. Si nota, inoltre, come tra le prime 10 posizioni non compare più la Tunisia (che occupa ora il 16° posto), mentre vi rientra il Kazakistan che esporta merce verso l'Italia per un volume pari a 3,4 miliardi di euro.

L'import marittimo dell'Italia: i primi 10 partner mondiali – Anno 2011

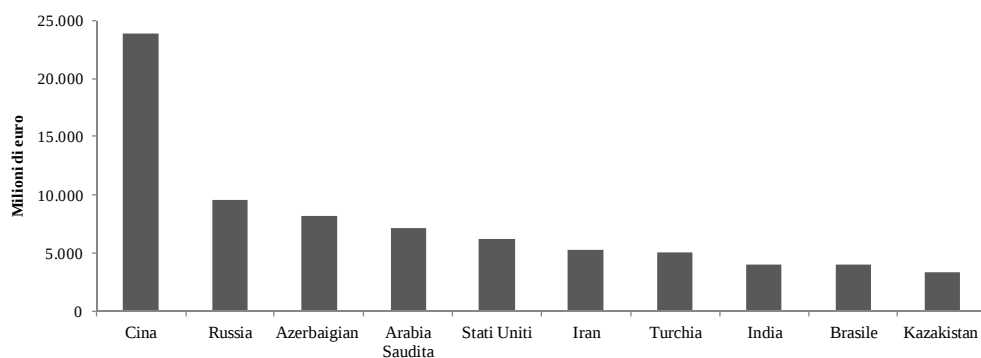


GRAFICO 5 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Per quanto riguarda i soli flussi di export, invece, nelle prime tre posizioni si ritrovano Stati Uniti, Cina e Turchia, destinatarie di merce di provenienza italiana per un volume complessivo pari a quasi 27 miliardi di euro. Nella configurazione complessiva, inoltre, non figurano più Iran, Russia e Azerbaijan (che occupano, ora la 20°, la 26° e la 76° posizione) sostituiti da Emirati Arabi Uniti, Algeria e Spagna.

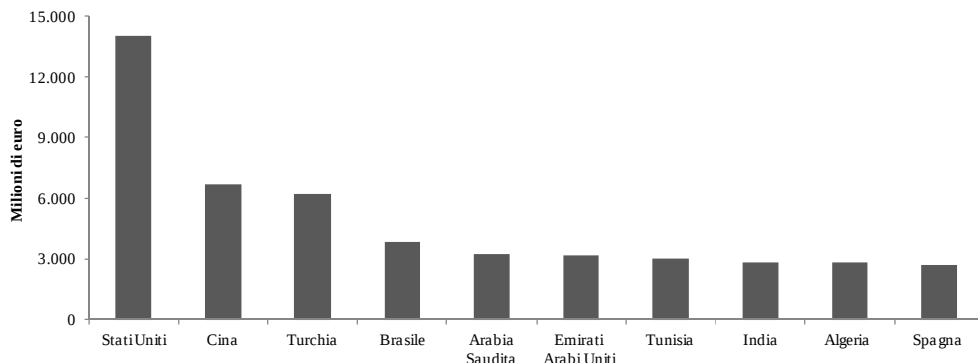
L'export marittimo dell'Italia: i primi 10 partner mondiali – Anno 2011

GRAFICO 6 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Passando all'analisi della sola Europa, sono Turchia e Russia i paesi con il maggior interscambio con un flusso merci quantificabile in circa 11,3 miliardi di euro per il primo e in 10,6 miliardi di euro per il secondo. Si nota, inoltre, come mentre i rapporti commerciali con la Turchia sono abbastanza equilibrati in termini di flussi in entrata e in uscita (il 44,7% del totale è import italiano contro il 55,3% dell'export), quelli con la Russia si caratterizzano per la predominante presenza (circa il 90%) di flussi in entrata nel nostro paese.

Se, inoltre, si riduce il campo di analisi ai soli Paesi dell'UE 27, si osserva come le tre principali controparti dei traffici marittimi italiani sono Spagna, Francia e Regno Unito con un flusso complessivo di oltre 10 miliardi di euro. Di tale importo, circa la metà (4,8 miliardi) è relativa alle relazioni commerciali con la Spagna.

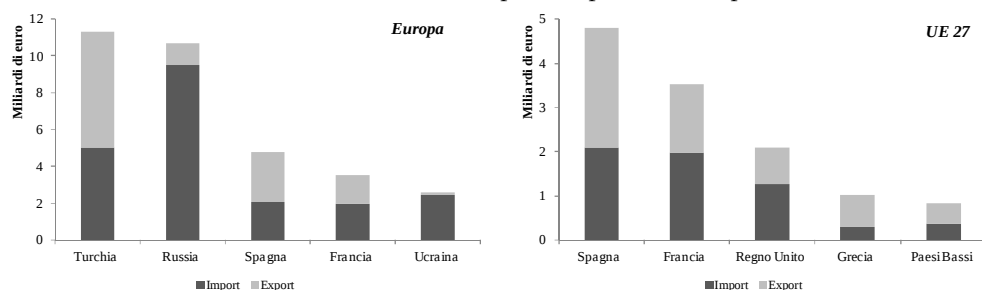
Il commercio marittimo dell'Italia: i primi 5 partner europei – Anno 2011

GRAFICO 7- FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Anche in questo caso sono state approfondite le relazioni in termini di solo import e solo export.

I primi 5 partner europei dell'Italia in riferimento ai flussi in entrata sono gli stessi visti per l'interscambio complessivo, pur se con rilevanza diversa. Per l'export, invece, non compare più l'Ucraina (ora al 18° posto), sostituita dall'Albania.

Anche in riferimento all'import dai soli Paesi dell'UE 27 alle prime 5 posizioni si ritrovano gli stessi Paesi visti per l'interscambio totale. Per i flussi in uscita dal nostro Paese, invece, accanto a Spagna, Francia, Regno Unito e Grecia, figura la Slovenia mentre non vi sono più i Paesi Bassi che occupano in tal caso l'8° posizione.

L'import e l'export marittimo dell'Italia: i primi 5 partner europei – Anno 2011

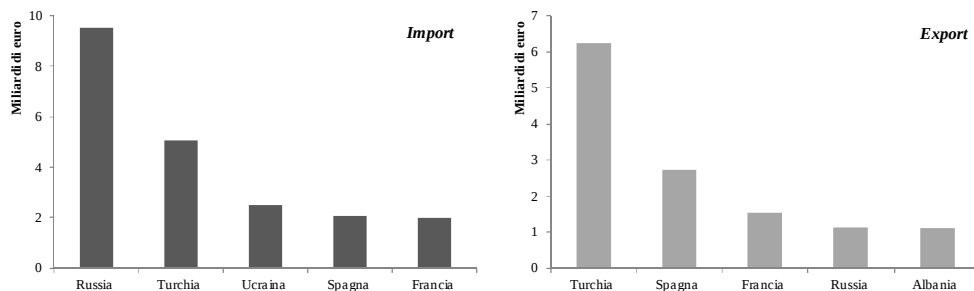


GRAFICO 8 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

L'import e l'export marittimo dell'Italia: i primi 5 partner dell'UE27 – Anno 2011

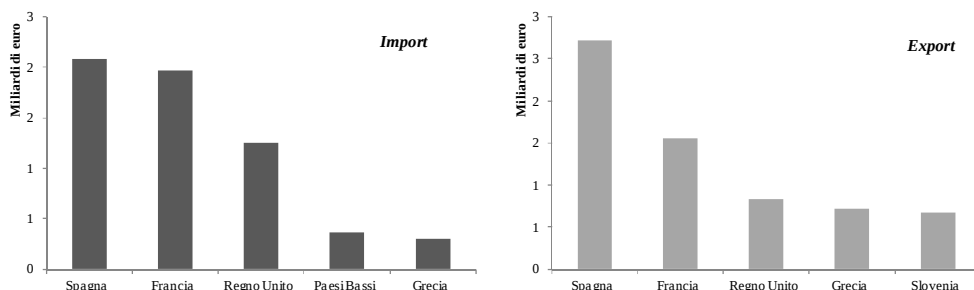


GRAFICO 9 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

I cinque principali partner dell'Italia nell'ambito dell'UE 27 (Spagna, Francia, Regno Unito, Grecia e Paesi Bassi) rappresentano oltre il 74% dell'interscambio complessivo del nostro Paese verso tale area. Pur se in termini assoluti i flussi complessivi di questi 5 Paesi sono diminuiti – dai 16,2 miliardi di euro del 2008 ai 12,3 miliardi di euro del 2011 (-24,3%) – la quota di traffico ad essi ascrivibile è aumentata di 8,7 punti percentuali nel periodo 2008-2011.

In particolare, è la Francia ad aver maggiormente consolidato l'interscambio marittimo con l'Italia passando da un peso del 13,1% del 2008 ad uno del 21,2% del 2011; incrementi minori si riscontrano per i Paesi Bassi ed il Regno Unito, mentre hanno perso quota gli scambi con la Spagna.

*Il commercio marittimo dell'Italia con i primi 5 Paesi partner dell'UE 27
Anni 2008-2011*

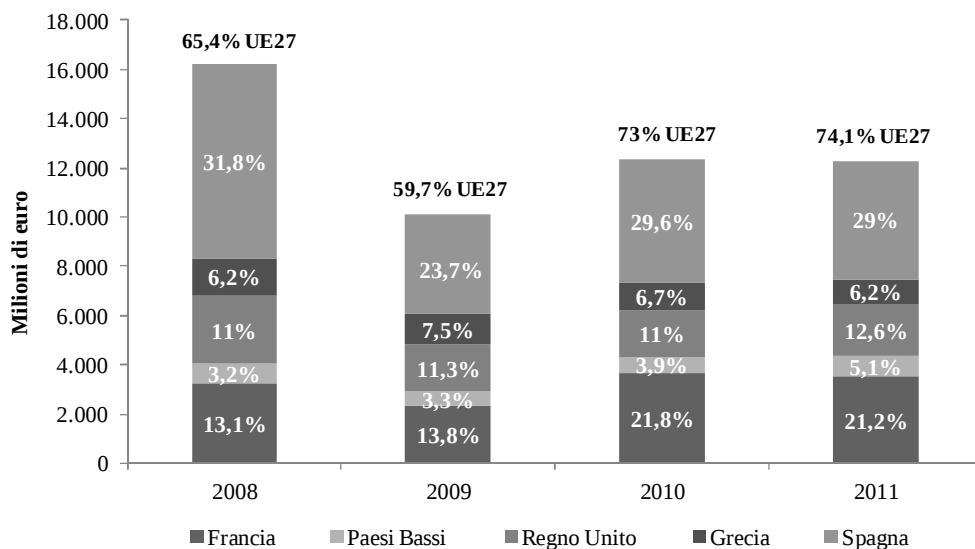


GRAFICO 10 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Sempre in riferimento all'area dell'UE 27, infine, si nota come, a differenza di quanto visto per il contesto mondiale, lo shipping influisce sul totale dei traffici solo per il 3,9%; percentuale questa corrispondente ad un flusso commerciale di 16,6 miliardi di euro ascrivibili per il 45,5% a flussi in ingresso nel nostro Paese e per la restante quota a flussi in uscita.

Pur considerando che circa il 45% dei traffici totali che interessano l'area in esame non riportano la modalità di trasporto utilizzata, anche in tal caso la maggior parte delle merci viaggia su strada con un peso del 44,5% sul totale.

Se si analizzano i soli primi 5 Paesi partner, invece, il peso del trasporto marittimo sale al 6,8% con un flusso commerciale di 12,3 miliardi di euro su un totale di circa 180 miliardi.

Il commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto nell'UE 27 – Anno 2011

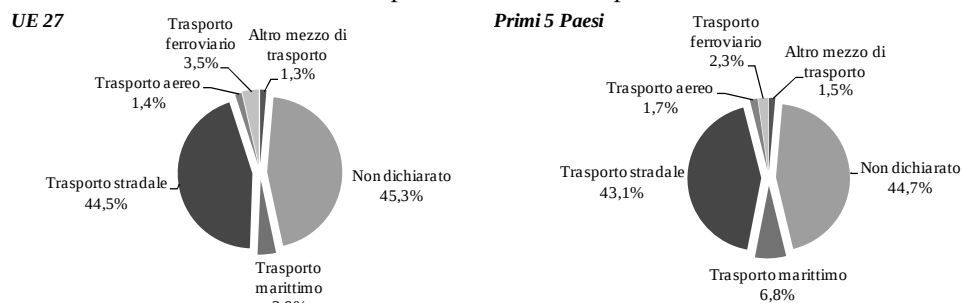


GRAFICO 11 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

3. Outlook sull'Area Med

Il mare rappresenta il principale canale su cui viaggiano le merci italiane da e per il bacino del Mediterraneo.

Per il 2011, infatti l'interscambio complessivo con i Paesi di tale area ammonta a circa 57,7 miliardi di euro e di questi, oltre il 70% (pari a 40,6 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo con una leggera predominanza dei flussi di export (54,5% contro il 45,5% dell'import).

Il commercio estero dell'Italia con l'Area Med per modalità di trasporto – Anno 2011

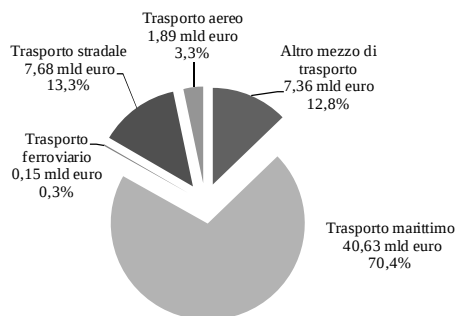


GRAFICO 12 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Il commercio marittimo verso l'Area Med rappresenta il 16,8% del trasporto complessivo che l'Italia ha via mare con il resto del mondo e, con oltre 20,6 miliardi di euro per il 2011 (pari il 50,7%) si concentra soprattutto nei Paesi del *Southern Med* (Algeria, Egitto, Libia, Marocco, Tunisia). Segue l'Area dell'*Eastern Med* (Israele, Libano, Siria e Turchia) con quasi 17 miliardi di euro pari al 41,8% e, quindi, quella dell'*Adriatic Med* (Albania, Bosnia, Croazia e Montenegro) il cui interscambio marittimo con il nostro Paese è pari a circa 3 miliardi di euro (7,5%).

L'andamento nel tempo di tali scambi risulta, tuttavia, altalenante con un calo nel 2011 di 11,3 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Osservando i dati per singola area si nota, comunque, come tale risultato sia per lo più dovuto ai Paesi del *Southern Med* che, anche come conseguenza degli eventi politici che hanno interessato tali zone, hanno visto un calo di oltre il 27% bilanciato, solo in parte, dagli aumenti registrati nelle due restanti aree (+12,8% per l'*Adriatic Med* e +14,5% per l'*Eastern Med*).

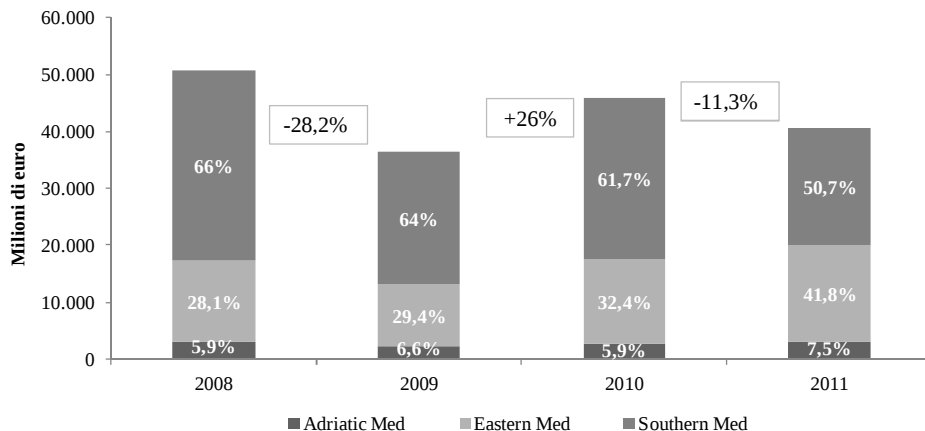
Il commercio marittimo dell'Italia con l'Area Med – Anni 2008-2011

GRAFICO 13 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

I paesi del Southern Med sono i nostri principali partner anche se si considerano separatamente i flussi di import e di export via mare. I primi, in particolare, assorbono al 2011 oltre il 57% del valore complessivo, a fronte del 37% dell'Eastern Med e del 5,9% dell'Adriatic Med. Va rilevato, tuttavia che, in considerazione dei dati dell'ultimo quadriennio, il Southern Med perde quota mentre aumenta il peso delle due restanti aree. In considerazione delle sole importazioni, inoltre, il calo subito nel complesso dell'Area Med nel 2011 è pari a quasi il 20%.

Analoghe considerazioni possono esser fatte in riferimento alle esportazioni che l'Italia ha nei confronti dell'Area Med: con il 45,3% del totale, i paesi del Southern Med sono quelli che ne assorbono la quota maggiore, pur se in calo rispetto agli anni precedenti. In tal caso, inoltre, la variazione registrata nel 2011 rispetto all'anno precedente conferma l'andamento generale con un calo del 2,5%.

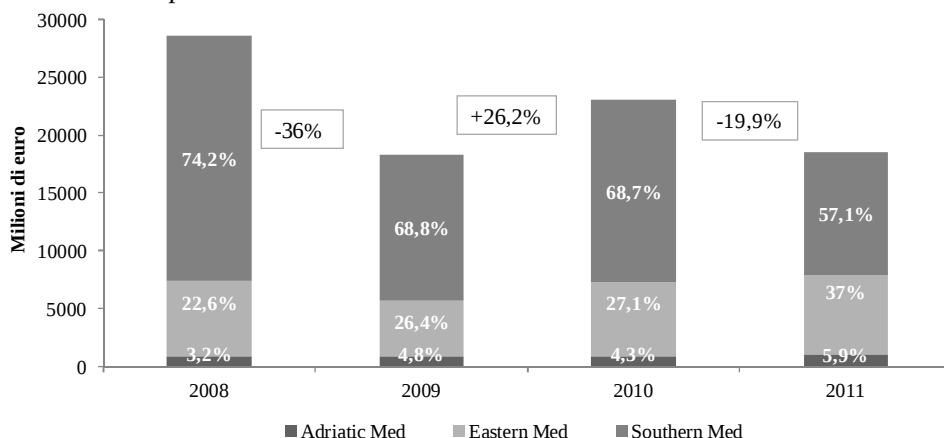
L'import marittimo dell'Italia con l'Area Med – Anni 2008-2011

GRAFICO 14 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

L'Export marittimo dell'Italia con l'Area Med – Anni 2008-2011

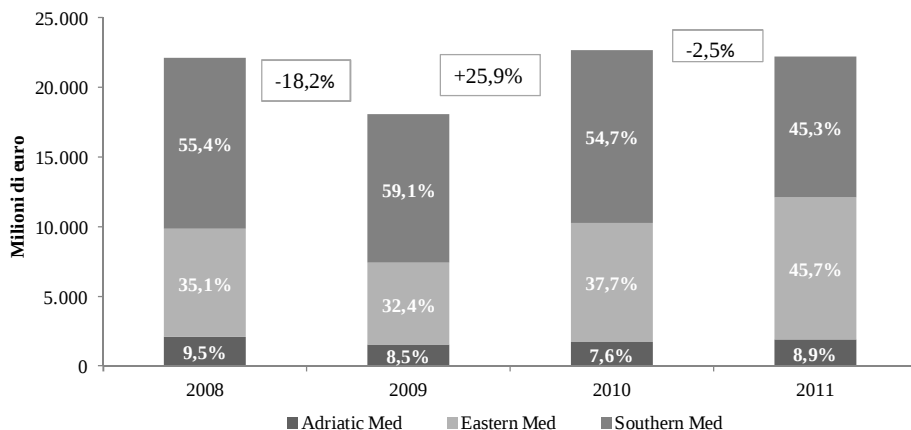


GRAFICO 15 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Se si considerano, poi, i singoli Paesi, il principale partner coinvolto negli scambi marittimi italiani è la Turchia con un flusso di merci quantificabile in circa 11,3 miliardi di euro. Seguono, con un traffico notevolmente inferiore, Tunisia ed Egitto.

*Il commercio marittimo dell'Italia in import ed export verso l'Area Med:
i primi 5 partner – Anno 2011*

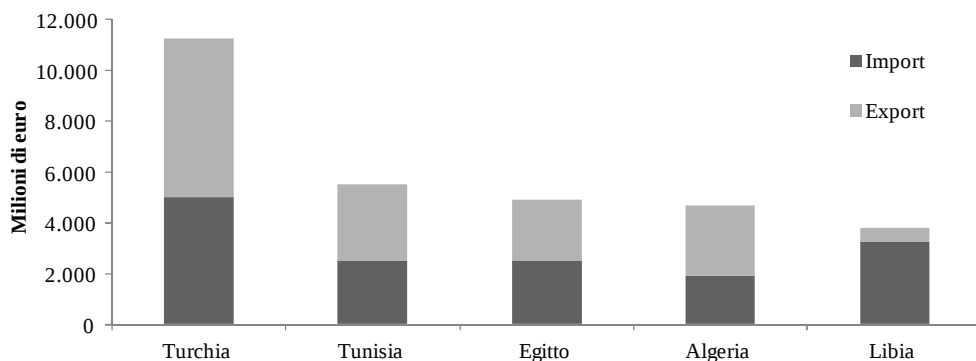


GRAFICO 16 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Tale situazione, tuttavia, rispecchia solo il parte lo scenario dei traffici degli ultimi anni. Se si osservano, infatti, i dati del periodo 2008-2011 si evince come sino al 2010 è stata la Libia il Paese maggiormente interessato dagli stessi, ma il calo che questa ha vissuto nel 2011 (pari al 77,5% rispetto al 2008) ha implicato un mutamento nella configurazione complessiva.

I restanti Paesi, seppur con valori assoluti spesso di minore entità e nonostante la diminuzione degli scambi dovuta alla generale crisi del 2009, hanno, invece, riportato

un incremento del loro business marittimo con l'Italia; incremento che nel caso della Turchia ha superato il 20%.

*Il commercio marittimo dell'Italia verso l'Area Med: i primi 5 partner
Anni 2008-2011*

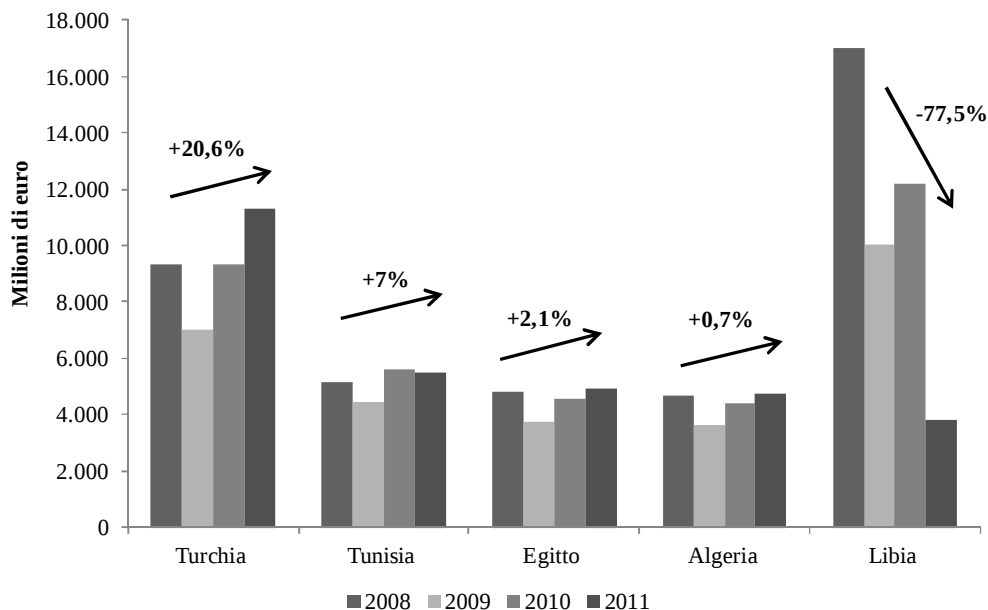


GRAFICO 17 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Si ha già avuto modo di vedere come l'Area del Southern Med sia quella maggiormente interessata alle transazioni commerciali via mare con l'Italia, con un traffico complessivo pari a circa 20,6 miliardi di euro.

Nel dettaglio dei singoli Paesi che la compongono, è la Tunisia quello che nel 2011 ha assorbito la quota più alta con un volume d'affari quantificabile in oltre 5,5 miliardi di euro (26,8% del totale dell'area) seguito da Egitto (4,9 miliardi di euro pari al 23,8%) e Algeria (4,7 miliardi di euro pari al 22,9%).

Rispetto al precedente anno, tali Paesi hanno visto un incremento sensibile delle loro quote, anche grazie al particolare calo che ha interessato la Libia. Quest'ultima, infatti, sino al 2010 ha occupato un posto di rilievo nelle transazioni marittime della macro area con il nostro Paese con percentuali pari ad oltre il doppio di quella registrata per il 2011 (18,5%).

Il commercio marittimo dell'Italia verso i Paesi del Southern Med – Anni 2008-2011

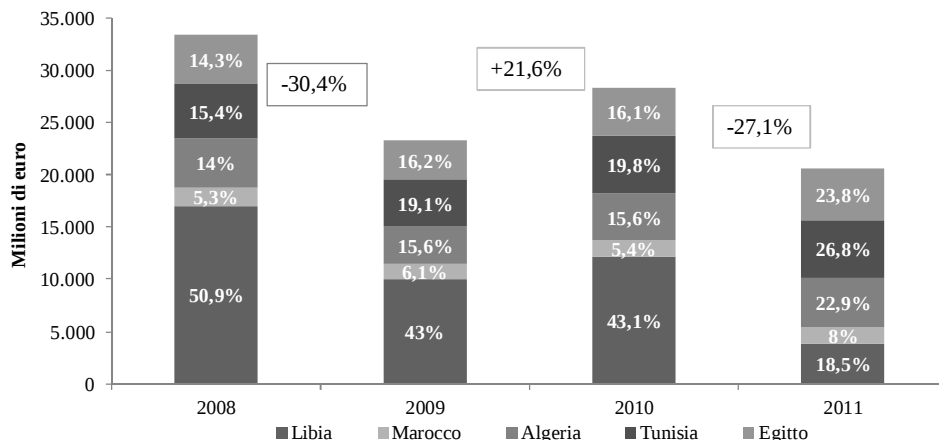


GRAFICO 18 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

La situazione non cambia se si considerano gli scambi dei soli prodotti non petroliferi: la Turchia è il primo partner con il 35,2% del totale, seguita da Egitto (29,9%), Libia (29,6%), Algeria (28,7%) e, infine, Marocco (8,3%).

Per l'area dell'Eastern Med - che ha un volume complessivo di traffico di circa 17 miliardi di euro - la posizione più rilevante si registra, invece, per la Turchia che nel 2011, con un volume di scambi pari a quasi 11,3 miliardi di euro, ha assorbito ben il 66,5% del totale della macroarea. Seguono Israele e Siria con, rispettivamente, 2,7 e 1,8 miliardi (pari al 15,7% e al 10,6%) e, infine, il Libano con 1,2 miliardi (7,2%).

Tale situazione, seppur con valori assoluti differenti, rispecchia quanto già registrato per il precedente triennio 2008-2010.

Il commercio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Eastern Med – Anni 2008-2011



GRAFICO 19 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

La situazione non cambia se si considerano i soli prodotti non petroliferi: la Turchia è il nostro primo partner commerciale con un peso del 73%. Seguono Israele con il 17,1%, la Siria (5,4%) e, infine il Libano (4,5%).

Partner commerciali di minor rilievo restano, infine, i Paesi dell'area Adriatic Med il cui interscambio marittimo con l'Italia è quantificabile in 3 miliardi di euro.

In tale ambito, prevale il ruolo di Albania e Croazia che nel loro insieme assorbono quasi il 92% del valore complessivo; segue la Bosnia con il 5,8% e, quindi, il Montenegro con il 2,6%.

Il commercio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Adriatic Med – Anni 2008-2011

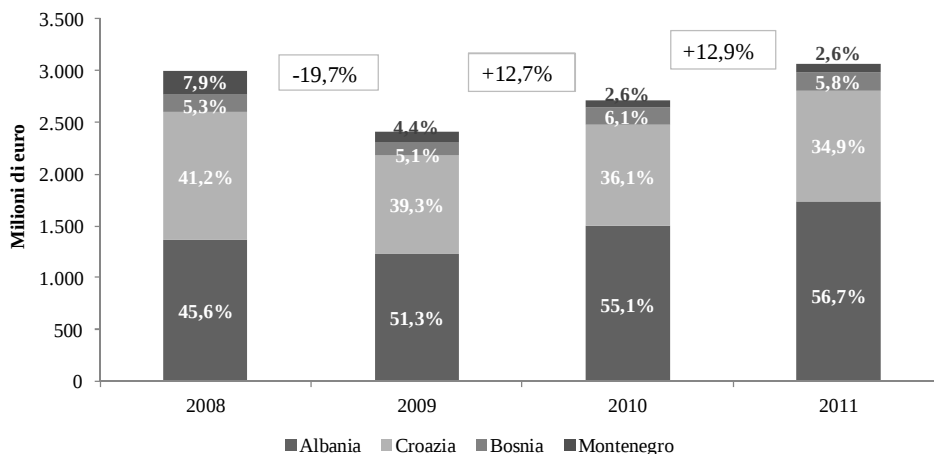


GRAFICO 20 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Anche in riferimento alle sole categorie non petrolifere i principali partner sono Albania e Croazia con, rispettivamente, un peso del 63,8% e del 27,5%.

4. Analisi per settori merceologici

In riferimento all'aspetto qualitativo delle merci trasportate via mare da e per l'Italia, si osserva come le prime 5 categorie merceologiche pesano per oltre il 75% sul valore complessivo e riguardano macchine ed apparecchi meccanici, carboni fossili, petrolio e gas naturale, metalli e manufatti in metallo, coke e prodotti petroliferi raffinati e, infine, i prodotti chimici e le fibre sintetiche.

Si nota, inoltre, come tra queste è rilevante la presenza dei prodotti petroliferi che, da soli, pesano per quasi il 30% del totale.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso il resto del mondo:
i principali capitoli merceologici – Anno 2011*

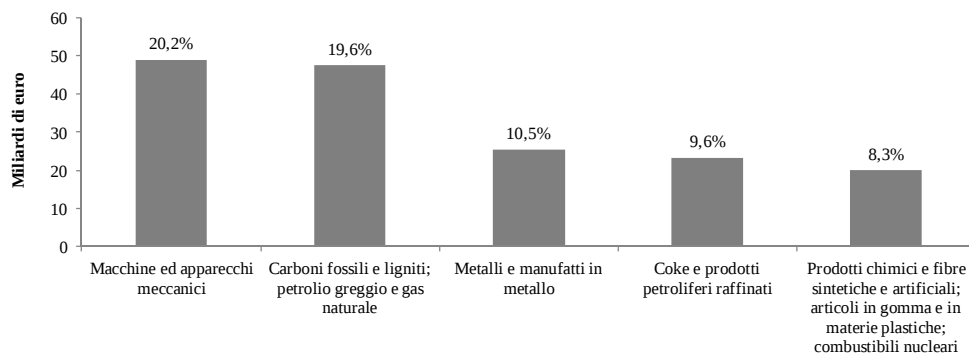


GRAFICO 21 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Situazioni diverse si registrano in considerazione delle singole aree di riferimento. In particolare, per l'Europa (considerata sia nel suo insieme sia come UE 27) è la categoria dei prodotti petroliferi raffinati e del coke ad avere il maggior peso sull'interscambio complessivo; seguono quelle dei mezzi di trasporto e dei metalli e manufatti in metallo.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso l'Europa:
i principali capitoli merceologici – Anno 2011*

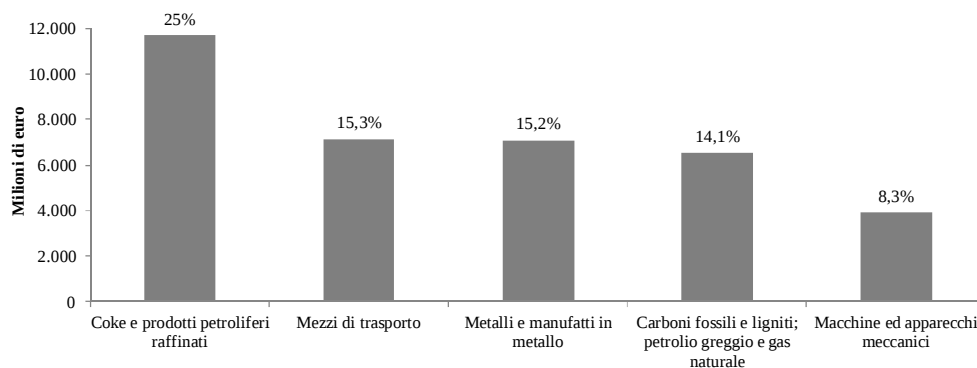


GRAFICO 22- FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Nel dettaglio dell'UE27 si osserva come i prodotti petroliferi raffinati assorbono circa un terzo dei traffici totali, seguiti dai mezzi di trasporto (26,1%) e dai metalli (11,7%).

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'UE 27:
i principali capitoli merceologici – Anno 2011*

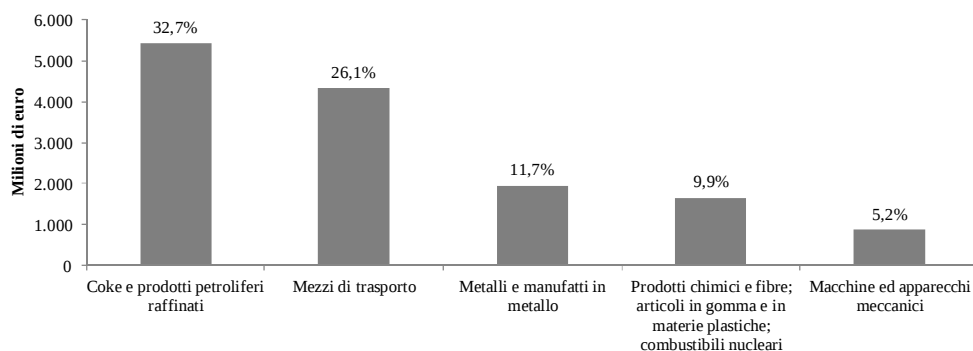


GRAFICO 23 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Situazione diversa si ha nei confronti dei Paesi dell'Area Med: oltre il 18% dell'interscambio complessivo via mare è relativo a macchine e apparecchi meccanici. Seguono le categorie afferenti i prodotti petroliferi (raffinati e non) che nel loro insieme assorbono il 32,5% del totale e, infine, i prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento (11,1%) e quelli relativi al settore dei metalli (10,8%).

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Area Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2011*

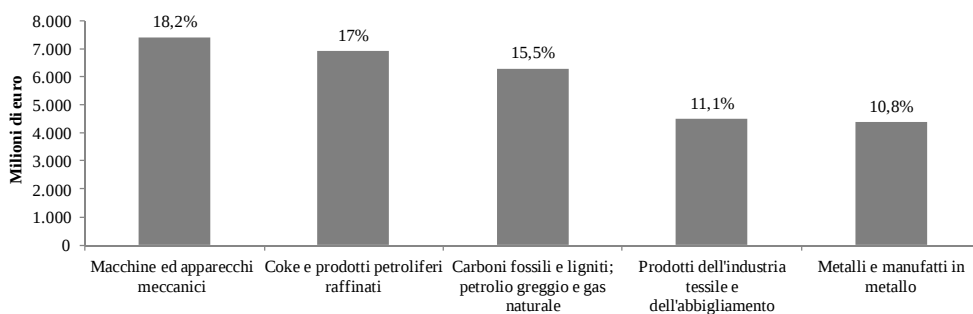


GRAFICO 24 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Tale situazione rispecchia solo in parte quella delle singole sotto aree in precedenza individuate. In particolare, per gli scambi con i Paesi del Southern Med si registra una rilevante presenza dei prodotti petroliferi il cui peso complessivo è pari ad oltre il 40% del totale ed è quantificabile in 8,5 miliardi di euro.

La principale categoria merceologica coinvolta negli scambi è quella dei carboni fossili, del petrolio greggio e del gas naturale con un peso pari al 26% del totale corrispondente ad un valore di oltre 5,3 miliardi di euro.

Oltre la metà di tale ammontare (52,1%) riguarda i rapporti commerciali Italia-Libia, seguiti da quelli in essere con Algeria (20,5%) ed Egitto (20,1%). Se invece si considerano i prodotti petroliferi raffinati – la terza categoria per peso sul totale degli scambi con un oltre il 15% - si osserva una più equilibrata distribuzione dei traffici tra i diversi Paesi dell'area e il nostro territorio nazionale: all'Algeria spetta la quota principale (32,7%), seguita da Egitto (24,9), Libia (20,7), Tunisia (18%) e Marocco (3,6%).

Prendendo in esame i prodotti non petroliferi, è rilevante l'interscambio di macchine ed apparecchi meccanici che riguardano per lo più i traffici con l'Algeria (30,1%), l'Egitto (29,3%) e la Tunisia (24,9%).

Seguono i prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento (11,8%) relativi per oltre il 75% ai rapporti Italia-Tunisia e, infine, la categoria dei metalli e dei manufatti in metallo.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi del Southern Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2011*

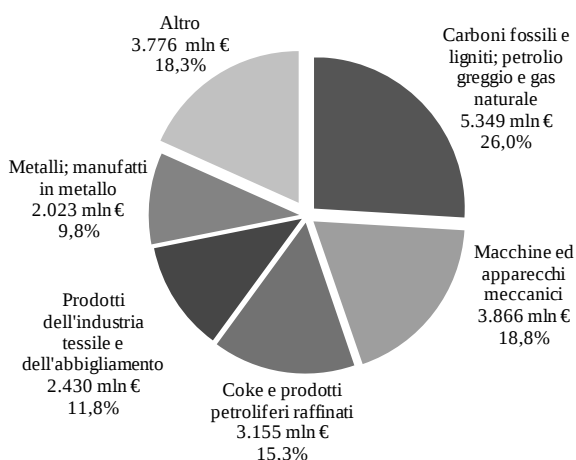


GRAFICO 25 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Se si osservano gli scambi che l'Italia ha con i Paesi dell'Adriatic Med si osserva, invece, una diversa composizione qualitativa degli stessi.

In particolare, pur restando nel complesso la principale categoria merceologica coinvolta, diminuisce il peso dei prodotti petroliferi che assorbono il 31,5% dei traffici complessivi pari ad un valore di 966 milioni di euro. Tale percentuale è dovuta per la maggior parte allo scambio di prodotti raffinati con la Croazia (56,2%) e l'Albania (35,1%). In riferimento al petrolio greggio e al gas naturale, invece, si rileva come, con un peso del 3% sul totale, tale categoria interessa esclusivamente i rapporti Italia-Albania.

La seconda categoria merceologica interessata dagli scambi da e per l'area in esame è quella dei prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento con il 22,7% del totale; seguono i metalli e manufatti in metallo (8,6%), le macchine e gli apparecchi meccanici (7,9%) e, infine, i prodotti chimici, gli articoli in gomma e in materie plastiche ed i combustibili nucleari (6,6%). Per quest'ultima categoria il principale partner è la Croazia, mentre nei restanti tre è l'Albania.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Adriatic Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2011*

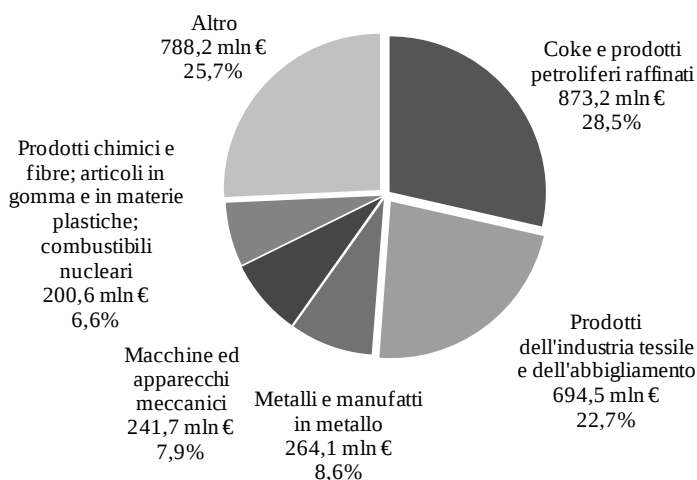


GRAFICO 26 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Infine, in considerazione dei paesi dell'Eastern Med, si rileva come la principale categoria merceologica interessata dagli scambi con l'Italia è quella delle macchine e degli apparecchi meccanici con un peso del 19,4% sul totale, quantificabile in circa 3,3 miliardi di euro.

Il principale partner per tale scambio è la Turchia che ne assorbe il 66,7% del totale, a fronte del 16,3% di Israele, dell'11,6% della Siria e del 5,4% del Libano. Al secondo posto si ritrovano, poi, i prodotti petroliferi raffinati (con un peso del 17%) riguardanti per lo più gli scambi con la Turchia (53,4% del totale) ed il Libano (22,2%).

La Turchia primeggia sugli altri Paesi dell'area anche in riferimento alle altre principali categorie merceologiche e assorbe, in alcuni casi, la quasi totalità degli scambi; è, ad esempio, il caso del comparto dei mezzi di trasporto che la vedono nel ruolo di nostro partner nel 93,3% dei casi.

*L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Eastern Med:
i principali capitoli merceologici – Anno 2011*

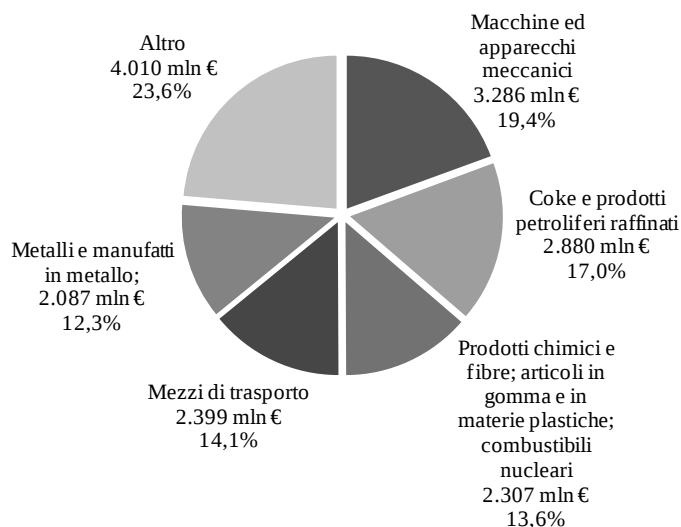


GRAFICO 27 - FONTE: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

5. Il commercio marittimo verso l'Area Med: analisi dei principali partner europei¹

Per meglio contestualizzare lo scenario dell'interscambio marittimo italiano verso i Paesi dell'Area Med è stata effettuata un'analisi in parallelo di quelli che sono i principali partner commerciali per l'Area in esame. Si tratta, in particolare, di Francia, Germania e Spagna che riportano per il 2011 un traffico marittimo complessivo superiore ai 70 miliardi di euro.

In termini di valori assoluti, l'Italia è la prima zona di riferimento per i traffici considerati con oltre 40 miliardi di euro, seguita dalla Francia con quasi 31 miliardi, dalla Germania (24,7 miliardi) e dalla Spagna (22,6 miliardi).

La situazione cambia se, invece, si osserva il peso che il trasporto via mare ha rispetto al totale delle diverse modalità: al primo posto vi è la Spagna con circa il 75% e, solo in seconda battuta, l'Italia con il 70,3%.

¹ Nell'ambito dei dati Eurostat utilizzati per tale analisi non sono disponibili quelli per il Montenegro.

*L'interscambio verso i Paesi dell'Area Med:
il peso del trasporto marittimo sul totale dei principali partner europei – Anno 2011*

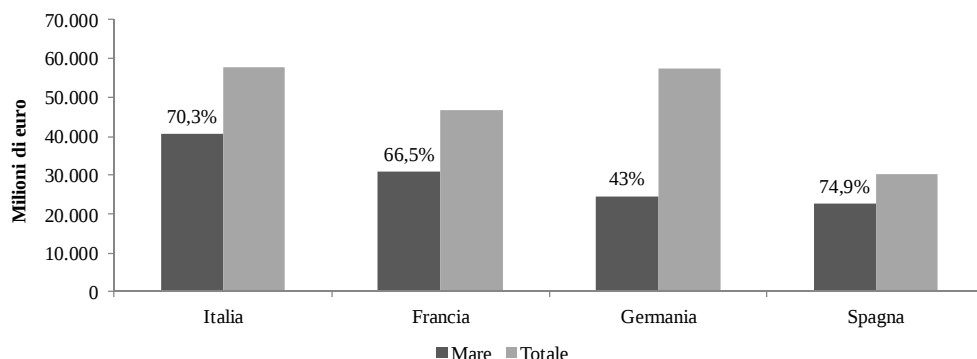


GRAFICO 28 - FONTE: elaborazione SRM su dati Eurostat, 2012

Ulteriori considerazioni derivano dall'analisi dei dati storici.

Prendendo in esame il periodo 2008-2011 si evince un diverso andamento dei traffici dei 4 Paesi: tutti hanno riportato una flessione nel 2009 ma, mentre per Francia e Germania ha fatto seguito una costante ripresa, per Italia e Spagna vi è stato un andamento più altalenante che, dopo la risalita del 2010 ha visto un nuovo calo nel 2011. Nel complesso dei 4 anni, è la Germania il Paese con la migliore performance con una crescita del 16,6% seguita dalla Francia con un +1,4%; Italia e Spagna, per contro, riportano risultati di segno opposto con un traffico marittimo che perde quota rispetto al passato (-19,5% per l'Italia e -4,7% per la Spagna).

*L'interscambio marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
l'andamento dei principali partner europei – Anni 2008-2011*

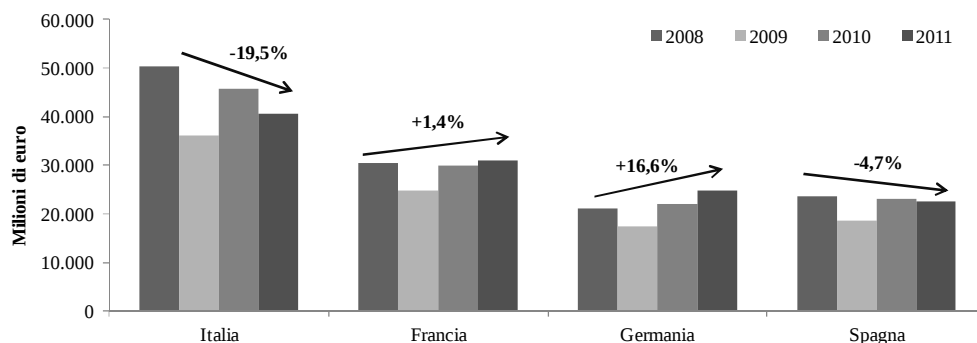


GRAFICO 29 - FONTE: elaborazione SRM su dati Eurostat, 2012

In considerazioni dei soli flussi di import, tutti i Paesi considerati ad eccezione della Germania hanno subito un calo rispetto al 2008: il più consistente è quello italiano che raggiunge il -35,2%, segue la Spagna (-26,9%) e, quindi, la Francia (-7,9%).

Andamento opposto hanno, invece, seguito le esportazioni che risultano in aumento in tutti i Paesi interessati con valori compresi tra un +0,7% dell'Italia ed un +28,7% della Spagna.

*L'import marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
l'andamento dei principali partner europei – Anni 2008-2011*

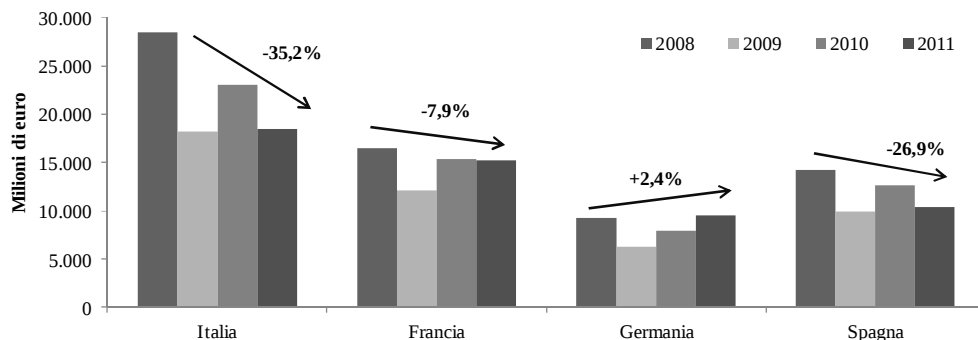


GRAFICO 30 - FONTE: elaborazione SRM su dati Eurostat, 2012

*L'export marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
l'andamento dei principali partner europei – Anni 2008-2011*

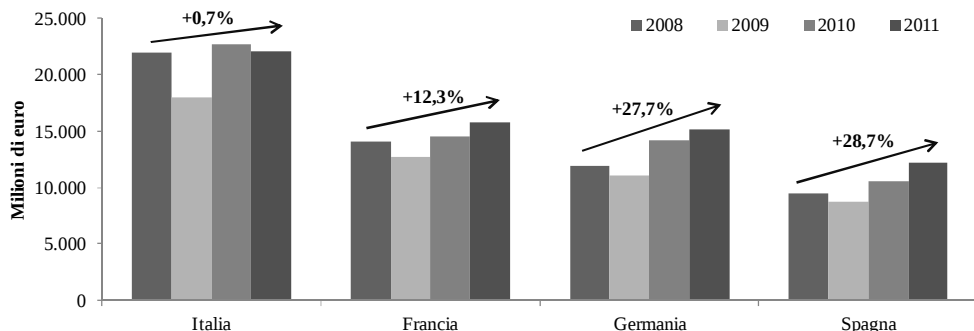


GRAFICO 31 - FONTE: elaborazione SRM su dati Eurostat, 2012

Scendendo nel dettaglio delle singole ripartizioni dell'Area Med si osserva come, al pari di quanto già visto per il contesto italiano, la principale zona di riferimento per i traffici via mare di Francia e Spagna è il Southern Med che nel primo caso assorbe ben il 76,7% del totale (68,4% per la Spagna). Una situazione più equilibrata si registra, invece, per la Germania i cui traffici in entrata ed in uscita sono per lo più divisi tra il Southern e dell'Eastern Med. Di minor interesse è, infine, l'area dell'Adriatic Med che, fatta eccezione per l'Italia, è coinvolta negli scambi marittimi dei paesi in esame per percentuali che non superano l'1%.

*L'interscambio marittimo verso i Paesi dell'Area Med:
il traffico dei principali partner europei per singola area – Anno 2011*

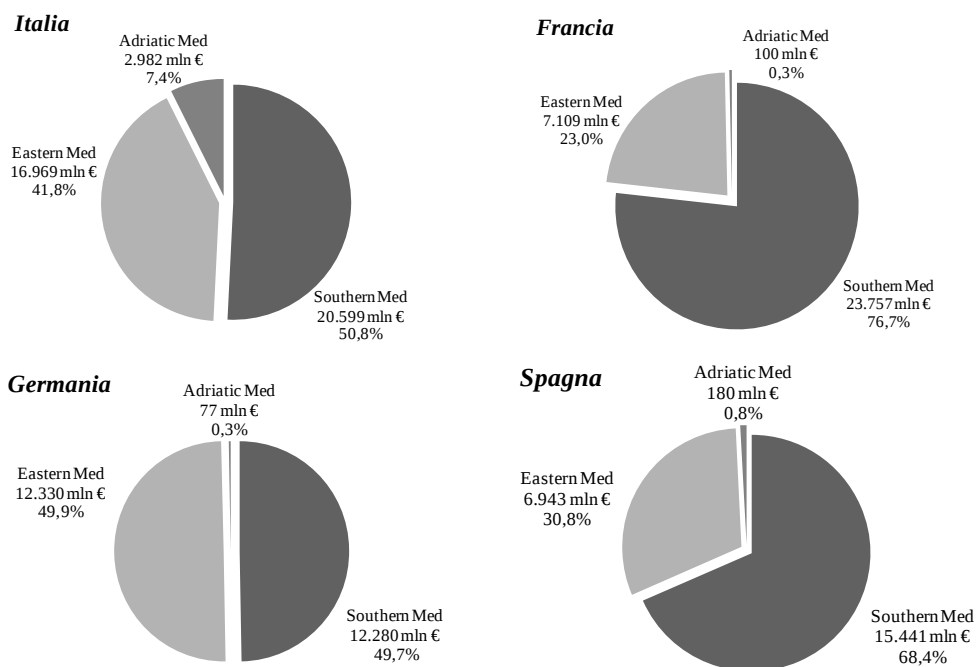


GRAFICO 32- FONTE: elaborazione SRM su dati Eurostat, 2012

Per quanto riguarda, infine, i singoli Paesi coinvolti negli scambi si osservano situazioni significativamente diverse per i 4 Stati europei analizzati.

La Germania, al pari dell'Italia, ha come principale partner la Turchia con un traffico quantificabile in quasi 7,9 miliardi di euro pari al 31,9% del totale; segue l'Egitto con il 13,2% e, quindi, Israele con l'11%.

Per Francia e Spagna, invece, tali paesi rappresentano dei partner di minor rilievo. Nel primo caso, infatti, il primato spetta all'Algeria con il 30,5% (9,4 miliardi di euro), seguita da Tunisia e Turchia con, rispettivamente il 20,5% e il 14,6%. Per la Spagna, al primo posto vi è il Marocco con il 28% dei traffici complessivi (6,3 miliardi di euro), seguito da Algeria e Turchia (22,9% e 22%).

*L'interscambio marittimo dei Paesi europei:
i primi 5 partner dell'Area Med – Anno 2011*

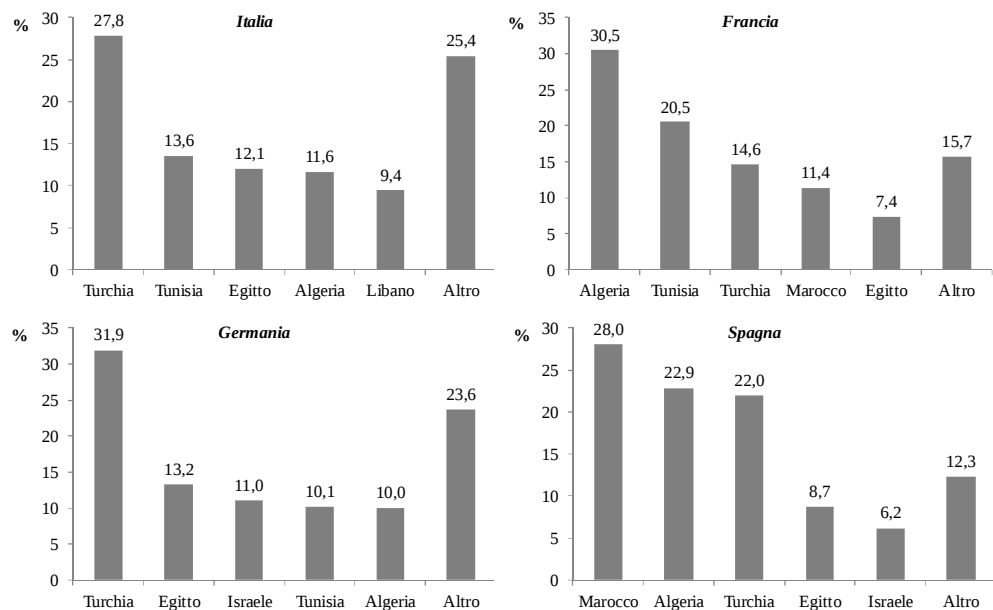


GRAFICO 33 - FONTE: elaborazione SRM su dati Eurostat, 2012

CAPITOLO VI

GLI SCENARI ECONOMICI: I RISULTATI DELL'INDAGINE TERRITORIALE

1. Premessa

L'analisi economica e finanziaria realizzata ed esplicitata nel corso della ricerca sulla base della bibliografia e della documentazione reperita ha messo in luce come lo shipping rivesta un ruolo determinante nell'economia mondiale.

Quando si parla di shipping si intende in senso allargato sia infrastrutture, ovvero i porti ma anche le strutture intermodali ad essi connesse, sia imprese, non solo i grandi player come armatori e terminalisti, ma anche una fitta rete di protagonisti che operano nel grande business del trasporto marittimo.

L'analisi effettuata restituisce un quadro della situazione attuale del settore e delle sue possibili evoluzioni, alla luce dei pesanti effetti della crisi economica globale, in cui risulta chiara l'esigenza di individuare le strategie e gli interventi più opportuni per sfruttare al meglio la posizione dell'Italia nel bacino del Mediterraneo, anche allo scopo di indirizzare in modo mirato la programmazione dei finanziamenti pubblici e privati nei trasporti e sostenere gli investimenti degli imprenditori, per riportare al centro delle maggiori relazioni di traffico un Paese che rischia altrimenti di svolgere un ruolo marginale.

Considerata la molteplicità e lo spessore degli interessi coinvolti nonché l'entità degli investimenti richiesti dalle caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche del settore, si delinea la consapevolezza di azioni e strategie comuni e condivise da tutti i player che possono mettere la loro esperienza al servizio della crescita dell'intero sistema.

Da tali riflessioni è derivata la scelta di realizzare un approfondimento del settore attraverso un'indagine territoriale finalizzata a rintracciare le peculiarità dello shipping e soprattutto a farne emergere le opportunità per il sistema economico territoriale connesse al suo sviluppo.

A tal riguardo, allo scopo di integrare la conoscenza del settore con informazioni, testimonianze e considerazioni privilegiate, l'indagine dà voce ai veri protagonisti del settore marittimo, coloro che quotidianamente sono, sotto diversi aspetti, direttamente coinvolti nel processo e ne guidano lo sviluppo in Italia.

Il lavoro segue parallelamente diversi criteri i cui risultati, elaborati alla luce dell'analisi settoriale, economica e finanziaria, hanno consentito di fornire importanti elementi per la formulazione di strategie di sviluppo a livello nazionale.

Il valore aggiunto di questa indagine consta non solo nell'analisi in modo comparato e trasversale delle peculiarità del settore ad opera dei diversi player ma anche e soprattutto nell'iniziativa ambiziosa di armonizzazione degli obiettivi e delle azioni, e degli interventi finalizzati al loro raggiungimento. In questa logica, il lavoro fornirà un quadro dell'assetto dello shipping a partire dal quale sarà possibile fornire utili

indicazioni per formulare delle proposte per la definizione di strategie e politiche di sviluppo del settore.

In sostanza, questi incontri hanno consentito di raggiungere diversi obiettivi:

- percepire il *sentiment* delle compagnie armatoriali e degli operatori di trasporto marittimo allo scopo di mettere in luce le potenzialità e i rischi del sistema logistico italiano;
- avere una visione generale e sistemica del settore portuale italiano per valutare in che modo esso possa incidere sull'economia del territorio e, in generale, sulla competitività del sistema paese;
- valutare in quale misura lo sviluppo del sistema portuale possa rappresentare un'opportunità di sviluppo per le imprese italiane, in particolare nell'ottica di supporto all'internazionalizzazione, e per le imprese straniere in cerca di una nuova localizzazione strategica;
- verificare il livello di aggiornamento, l'approfondimento delle notizie e la correttezza dell'interpretazione generata dall'analisi della documentazione e della bibliografia reperita, in merito alle principali tematiche individuate dalla ricerca;
- apprendere nuove informazioni e documentazioni che hanno consentito di integrare e completare le elaborazioni conseguite.

Al fine di comprendere i criteri che guidano la gestione operativa e strategica dell'intero cluster marittimo, l'indagine ha coinvolto le **Autorità Portuali** espressione operativa del territorio. In questo caso, obiettivo del lavoro è stato di integrare e perfezionare la conoscenza del sistema portuale italiano attraverso informazioni e notizie relative alle aspettative, alle problematiche e alle esigenze evidenziate dalle strutture che rappresentano la naturale porta d'accesso al sistema logistico nazionale. Ciò allo scopo di individuare una politica di sviluppo che abbia obiettivi precisi e di lungo periodo, che possa rispondere in maniera adeguata alle nuove esigenze poste dall'evoluzione qualitativa e quantitativa dei flussi di traffico merci e passeggeri. L'indagine si è arricchita del confronto con un competitor a livello internazionale, il porto di Barcellona, che ha messo in luce le strategie utilizzate per affrontare la crisi dei traffici e la competizione con gli altri scali spagnoli e della Sponda Sud del Mediterraneo.

Ulteriori aspetti sono stati poi analizzati alla luce delle interviste rivolte agli **armatori e terminalisti**, i quali hanno rivelato le strategie recentemente intraprese per neutralizzare gli effetti della crisi. Si tratta di operatori che possono vantare un'esperienza e un'attività che si sviluppa a livello globale, peraltro ricoprendo posizioni di leadership, che conoscono e operano con tutte le realtà portuali del mondo. Le indicazioni ottenute nel corso di questi incontri sono state utili per conoscere la percezione dell'offerta logistica nel nostro Paese nonché per valutarne le strategie di approccio al territorio.

L'indagine si è arricchita attraverso l'incontro con la **RAM** (Rete Autostrade Mediterranee) che ha fornito indicazioni inerenti le prospettive di sviluppo per lo shipping derivanti dal supporto europeo e nazionale fornito al segmento delle Autostrade del Mare.

L'analisi si è rafforzata ulteriormente con le valutazioni emerse dalle interviste rilasciate dai principali **operatori** a livello nazionale e mondiale nel **trasporto marittimo** che hanno messo la loro esperienza e conoscenza del settore al servizio di questo lavoro formulando da un punto di vista imprenditoriale, operativo ed organizzativo, osservazioni relative ai principali punti di forza e di debolezza del sistema.

Considerato l'importante indotto che lo sviluppo di tale settore genera in termini di occupazione, si è scelto di incontrare anche la **Confederazione Italiana Armatori** dedita, dal nuovo millennio, alla formazione del personale di bordo che ha fornito importanti indicazioni sulle esigenze che il settore sta avanzando e le politiche che la scuola italiana sta improntando per farvi fronte.

Infine si è ritenuto utile, data l'importanza del tema delle risorse finanziarie per lo sviluppo del settore marittimo, inserire nell'indagine la testimonianza di un'**istituzione finanziaria** nazionale ed una internazionale, quale il Mediocredito Italiano e l'European PPP Expertise Centre (EPEC): quest'ultimo rappresenta le metodologie alternative di finanziamento, mentre la banca del gruppo Intesa Sanpaolo, specializzata nello sviluppo di imprese, offre una risposta alle nuove esigenze degli imprenditori armatoriali attraverso un desk specialistico dedicato al settore.

Parallelamente all'indagine diretta è proseguita un'attività di aggiornamento costante, peraltro necessaria per la conoscenza di un settore che non ha confini nazionali ed è in continua crescita, mediante la partecipazione ad importanti eventi ancora una volta allo scopo di recepire ed aggiornare informazioni e documentazione direttamente dai soggetti che politicamente, tecnicamente ed economicamente sono coinvolti in tale settore e che in alcuni casi hanno il potere di indirizzarne l'evoluzione.

La suddivisione degli argomenti trattati nel corso dell'indagine è stata effettuata per ripartire l'analisi evidenziando in primo luogo – con le informazioni ottenute a seguito degli incontri con gli armatori, gli operatori del trasporto marittimo e le istituzioni finanziarie – i fattori che determinano l'andamento dello shipping in Italia e quindi da un lato, le caratteristiche che costituiscono l'appel del nostro Paese che, ove possibile, vanno potenziate e dall'altro, le maggiori criticità da questi riscontrate. In secondo luogo, le informazioni e le notizie ottenute dalle Autorità Portuali sono state utilizzate per far emergere come si struttura l'offerta di servizi portuali in Italia e le più evidenti esigenze da soddisfare per sostenere la domanda di trasporto e lavorazione della merce.

Le interviste con le Autorità Portuali sono state realizzate con:

- **Autorità Portuale di Genova:** Presidente, *Luigi Merlo*;
- **Autorità Portuale di Napoli:** Segretario Generale, *Emilio Squillante*;
- **Autorità Portuale di Taranto:** Presidente, *Sergio Prete*;
- **Autorità Portuale di Trieste:** Presidente, *Marina Monassi*;
- **Autorità Portuale di Barcellona:** Presidente, *Sixte Cambra*.

Riguardo alle compagnie armatoriali e ai terminalisti, le interviste sono state realizzate con:

- **Contship Italia**, azienda del settore terminal container: AD Pianificazione e Sviluppo, *Nereo Paolo Marcucci*;
- **Gestioni Armatoriali**, compagnia armatoriale: Presidente, *Nicola Coccia*;
- **Grimaldi Group**, gruppo multinazionale di logistica integrata: External Relations Manager, *Paul Kyprianou*;
- **Maersk Line**, gruppo armatoriale danese, carrier a livello globale: Italy Cluster Customer Service Manager, *Federica Ferretto*, e Italy Cluster Trade & Marketing Manager, *Roberto Giovannetti*;
- **Mediterranean Shipping Company (MSC)**, gruppo armatoriale elvetico-partenopeo, carrier a livello globale: Managing Director, *Franco Zuccarino*;
- **Seago Line**, Gruppo Maersk area Mediterranea, Russia e Paesi Baltici: Italy Cluster General Manager, *Paolo Cornetto*.

Per le istituzioni l'indagine ha coinvolto:

- **Rete Autostrade del Mare (RAM)**: Direttore Operativo, *Francesco Benevolo*.

Con riferimento agli operatori di trasporto marittimo gli incontri hanno interessato:

- **De Crescenzo Spedizioni**: Presidente della Sezione Doganale di Fedespedi e del Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali di Napoli, *Domenico De Crescenzo*;
- **Marimed**, agenzia marittima: Direttore Generale, *Francesco S. Russo*.

Le istituzioni finanziarie coinvolte dall'indagine sono state:

- **Mediocredito Italiano**: *Desk Shipping*;
- **The European PPP Expertise Centre (EPEC)**: Principal Advisor, *Guy Chetrit*¹.

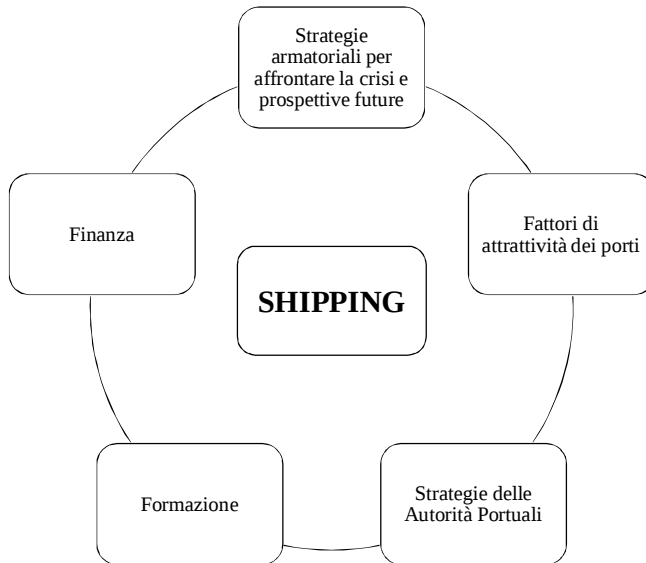
Per gli approfondimenti sulla formazione nel settore è stata realizzata l'intervista con:

- **Confitarma**, Confederazione Italiana Armatori: Vice Presidente con delega alla formazione, *Mario Mattioli*.

Naturalmente i diversi interlocutori hanno affrontato le tematiche trattate con riferimento alla propria esperienza e campo di azione, per cui a seconda dei casi hanno dato particolare rilievo ad alcuni argomenti mentre per altri non viene trovata una risposta specifica.

Le tematiche affrontate sono state divise in 5 aree e di seguito si riporta uno schema degli argomenti approfonditi nei paragrafi successivi.

¹ Le opinioni, i fatti, le statistiche espresse nell'intervista rilasciata dal Dr. Guy Chetrit come esperto del settore non impegnano in alcun modo la Banca Europea per gli Investimenti.

Le tematiche affrontate nell'indagine territoriale**2. Un disegno organico dello shipping: tendenze economiche e fattori di competitività**

Concepire un disegno unitario ed organico dello shipping a partire dall'analisi fornita da imprese e istituzioni -che, sebbene operino nello stesso settore, hanno una rappresentatività più globale che nazionale per cui sostengono interessi molto forti e differenti tra loro, -si è rivelato un impegno articolato e complesso. Ne è però derivata un'interpretazione del settore, nei suoi più vari aspetti attuali e prospettici, che può realmente definirsi innovativa ed esauriente -per quanto possibile considerata la numerosità e lo spessore dei cambiamenti che stanno interessando l'economia globale e che stanno sortendo i loro effetti sul settore- e che ha l'ambizione di rappresentare gli interessi comuni a tutto il comparto. Il risultato ottenuto è stato un prodotto omogeneo che ha evidenziato le *driving force*, le criticità, le problematiche e le strategie comuni individuate da chi in Italia vive il settore.

Questa indagine, che si avvale del confronto tra le personalità più significative che operano nel trasporto marittimo mondiale sulle questioni che maggiormente incidono sulla situazione attuale e sulle prospettive di crescita del settore, fornisce le basi per una riflessione sulle opportunità offerte dal nuovo scenario economico delineato dalla crisi e suggerisce linee strategiche per tutelare e sostenere gli interessi nazionali. Il quadro del trasporto marittimo e del sistema portuale così strutturato può diventare il fulcro più idoneo per l'individuazione di proposte strategiche adeguate a favorire lo sviluppo di un settore ampio ed in continua evoluzione. Le proposte da portare avanti devono contenere indirizzi univoci e chiari finalizzati a rafforzare in modo efficace e funzionale il sistema costituito da infrastrutture, imprese, servizi e regolamentazione

grazie al quale l'Italia sarà in grado di cogliere a pieno le opportunità connesse allo sviluppo globale dello shipping. Fare del nostro Paese un punto di eccellenza per lo smistamento e la lavorazione delle merci in transito per il Mediterraneo significherebbe anche creare un ambiente più competitivo per le imprese italiane e rendere soprattutto più attraente l'Italia come sede di imprese straniere in cerca di una nuova localizzazione.

La realizzazione di tali proposte, concepite nell'ottica di avvalersi dei principali punti di forza su cui il nostro Paese può contare, potrà quindi favorire e sostenere la crescita economica e la forza competitiva dell'Italia nei confronti degli altri Paesi concorrenti. Questo discorso assume una rilevanza ancora più significativa alla luce delle crescenti difficoltà che il sistema Italia ha registrato negli ultimi anni.

Considerate queste premesse, l'analisi trasversale delle testimonianze rilasciate dai player del trasporto marittimo deve essere realizzata tenendo conto di alcuni fenomeni che hanno già avuto e che avranno anche in futuro un impatto sull'andamento del settore.

Sotto il profilo congiunturale, lo scenario degli ultimi anni ha visto l'inizio di una fase critica per il mercato mondiale dello shipping che ha registrato una contrazione dei volumi movimentati e della capacità di trasporto.

La crisi economico-finanziaria internazionale ha avuto, infatti, importanti ripercussioni sul settore determinando:

- una contrazione dei traffici;
- un calo dei noli, spesso al di sotto dei livelli di *break-even*;
- un problema di *oversupply*, causato dalle politiche di potenziamento delle flotte perseguite nella fase espansiva del ciclo;
- una significativa revisione dei piani di investimento degli armatori con la cancellazione degli ordini di nuove navi e la razionalizzazione dei servizi;
- un'importante riduzione del portafoglio ordini dei cantieri navali, connesso ai fenomeni della rinegoziazione e dell'annullamento di ordinativi confermati, che ha generato crescenti difficoltà finanziarie per il settore della cantieristica navale.

Il trasporto marittimo, nonostante il blocco dovuto all'effetto di tale congiuntura, sta attualmente conoscendo una fase espansiva ed è destinato, peraltro, ad assorbire buona parte dell'incremento atteso della domanda di trasporto futura.

In particolare, nello scenario evolutivo, il Mediterraneo sembra rappresentare "la grande scommessa" sulla quale puntare poiché ricopre un ruolo nodale e strutturale nei confronti dell'intero sistema economico mondiale, generando così una serie di effetti, diretti ed indiretti, capaci di promuovere lo sviluppo di molteplici attività economiche tipicamente portuali e di altre attività *port related* ad esse funzionalmente collegate.

L'Italia sarà, quindi, chiamata ad avere un ruolo di primo piano; essa ha le potenzialità di diventare la grande piattaforma logistica che si trova al centro non solo dei traffici infra-mediterranei, ma anche delle rotte Asia – Europa – America.

In considerazione delle previsioni di forte aumento nel Mediterraneo dei commerci marittimi, si rende indispensabile investire nei porti italiani orientandoli verso uno sviluppo logistico ed industriale: non basta più finanziare le singole infrastrutture portuali o puntare su un rinnovamento tecnologico delle strutture esistenti ma assume

un ruolo sempre più importante impostare una policy di integrazione con le aree retroportuali e con il trasporto intermodale; solo in questo modo si può garantire il riposizionamento dell'Italia al centro dei grandi flussi di traffico che interessano il Mediterraneo.

Le valutazioni ed osservazioni formulate dalle imprese, autorità ed istituzioni del settore devono essere quindi inquadrate ed interpretate in questo nuovo contesto.

Premesse tali considerazioni, l'indagine ha confermato che l'Italia continua a manifestare vincoli allo sviluppo del settore: in un momento difficile per l'economia mondiale il nostro Paese non può più rimandare il tempo per scelte precise, senza imboccare la via della specializzazione, senza considerare che uno scalo è vitale solo se riesce a connettersi con adeguati spazi posti alle sue spalle dove svolgere sulle merci le prime manipolazioni a valore aggiunto, senza creare forti ed efficienti collegamenti ferroviari.

In particolare, per la definizione di un quadro di riferimento del settore marittimo e portuale in Italia, l'indagine strategica è stata focalizzata sugli aspetti che seguono, ritenuti prioritari.

a) Le diverse strategie delle imprese armatoriali per fronteggiare la crisi

Il ciclo di recessione di questi anni che ha coinvolto tutti i settori, tra cui anche quello dello shipping, è il frutto di una situazione economico-finanziaria globale assolutamente peculiare, che non trova molte similitudini con le precedenti esperienze storiche. Lo shipping è per sua natura un settore ciclico perché segue i trend mondiali di domanda e offerta ma nel passato le crisi sortivano sempre effetti sul volume di traffico: si verificava, infatti, che, all'improvviso, eventi militari, politici, di contrasto, determinassero cali repentini di traffici, mentre l'offerta di naviglio restava invariata. Diversamente, lo scenario odierno vede abbinata una crisi dei noli a una crisi di finanza e ad una crisi dei consumi. Questa congiunzione economico-finanziaria rappresenta un'assoluta novità. Ultimamente, inoltre, l'alternanza di cicli di crescita e regressione, è molto più rapida: storicamente ciascuna fase durava dai 5 ai 7 anni, mentre ora si protrae per 1 o al massimo 2 anni. Ci si è attestati su quella che si potrebbe definire una *new normal situation* dove cicli più brevi, con conseguente minore stabilità rispetto al passato, non rappresentano più l'eccezione, ma la regola.

Ne consegue che, essendo il settore del trasporto marittimo un settore *capital & asset intensive*, la chiave del successo sta nel saper “navigare” in queste nuove acque nel miglior modo possibile, restando cioè profittevoli e garantendo un ritorno certo sui capitali investiti dagli azionisti, pur in un contesto di forti oscillazioni.

Per far ciò, i vari operatori del mondo dello shipping si sono mossi seguendo differenti ed eterogenee linee direttrici, che sono sintetizzate nel seguente schema e che sono approfondite nel seguito.

STRATEGIE ADOTTATE DAGLI ARMATORI PER FRONTEGGIARE LA CRISI

- Diversificazione delle attività e dei servizi
 - Concentrazione orizzontale
 - Concentrazione verticale
 - Rinnovamento della flotta
 - Sviluppo delle opportunità derivanti dall'intensificarsi dello Short Sea Shipping
 - Investimenti in ricerca e innovazione tecnologica
 - Qualità e flessibilità del servizio
 - Economie di scala
-

La diversificazione delle attività e dei servizi offerti

Molte delle *shipping company* intervistate hanno adottato questa strategia per fronteggiare la crisi. Il Gruppo Grimaldi, ad esempio, pur mantenendo il suo *core business* nell'ambito del trasporto marittimo, ha diversificato le sue attività, sia dal punto di vista geografico che da quello delle merci trasportate.

Sotto il primo profilo, la società ha moltiplicato le rotte d'interesse: da quelle per il Sud America a quelle per l'Africa, dal Nord America al Nord Europa, al Baltico, al Mediterraneo. Questa strategia permette di risentire in maniera minore degli effetti della crisi poiché, estendendo a livello geografico i propri servizi, fa in modo che pur dovendosi necessariamente interfacciare con Paesi caratterizzati da un particolare momento negativo, potrà ottenere benefici da quelli in cui dominano dinamiche opposte. Indicativo in tal senso è l'esempio della Grecia e del Brasile: in recessione l'uno, in forte crescita l'altro.

Generalmente, quindi, operare su un'area geografica specifica e limitata espone ad un rischio maggiore e viceversa.

Il Gruppo Grimaldi ha scelto di reagire alle difficoltà dovute dalla crisi anche diversificando la tipologia di merci trasportate. In tal senso, il vantaggio competitivo dell'azienda è quello di essere un operatore specializzato nel trasporto di rotabili mediante l'utilizzo di navi Ro-Ro che sono molto flessibili per cui consentono, nel caso in cui un settore non vada molto bene, di potersi orientare su altri.

Si ha, quindi, la possibilità di colmare un eventuale gap di fatturato puntando maggiormente sui settori in crescita.

Anche la società Gestioni Armatoriali ha diversificato le sue attività. Originariamente, l'azienda trattava esclusivamente i liquidi. In seguito ci si è resi conto che quest'attività non precludeva di svilupparsi anche nel settore del carico secco. Così, approfittando di un periodo di contrazione del mercato dei liquidi e di espansione del carico secco, l'azienda si è specializzata anche in questo ambito.

Le società armatoriali inoltre hanno cominciato a diversificare i servizi offerti iniziando a delocalizzare in parte le funzioni commerciali ai dipendenti diretti presso gli uffici sul territorio, nell'ottica di stringere i rapporti con i clienti e di risparmiare i costi. In questo modo anche la funzione commerciale è stata accentrata presso la compagnia e ciò in parte ha modificato il ruolo di un importante operatore del trasporto marittimo: l'agente. Così come risulta dall'incontro con la Marimed l'Agente svolge la prioritaria funzione di associare l'esigenza dell'armatore di riempire le navi con quella di

organizzare i carichi: in pratica mette in collegamento l'offerta con la domanda di mercato. Se nel tempo l'agente ha mantenuto e anzi rafforzato la sua funzione raccomandataria come punto di riferimento dell'armatore nel porto, la funzione commerciale è un po' sminuita proprio per effetto delle strategie poste in essere dalle *shipping company*.

Marimed ha inoltre sottolineato il ruolo che, a livello internazionale, viene riconosciuto alle agenzie marittime italiane. Per il suo posizionamento geografico nel cuore del Mediterraneo, è infatti riconosciuta al nostro Paese la potenzialità di diventarne la piattaforma logistica per cui le compagnie del Nord Europa, ma anche quelle cinesi o americane hanno la consapevolezza dell'esigenza di avere un presidio nei porti italiani da cui effettuare le operazioni di import/export.

La concentrazione orizzontale

La strategia di concentrazione orizzontale si realizza non solo tramite le alleanze – importanti in questo momento di crisi poiché che sono volte a ridurre i costi e le perdite – ma anche grazie ad operazioni di acquisizione di altre società dirette alla penetrazione di mercati non presidiati, strategici e/o complementari a quelli tradizionalmente serviti. A questo riguardo il Gruppo Grimaldi ha acquisito la Minoan Lines, leader nel settore dei traghetti passeggeri e merci in Grecia, sulle rotte tra l'Italia e la Grecia nonché tra il porto del Pireo ed Heraklion (Creta). La società ha una flotta di 5 navi ed è attiva su 3 linee: la linea tra il Pireo ed Heraklion e quelle che collegano la Grecia con Venezia e Ancona.

L'ingresso della compagnia finlandese Finnlines, inoltre, ha esteso ancor di più la rete dei collegamenti del Gruppo: l'azienda è infatti leader nelle Autostrade del Mare nel Mar Baltico e nel Nord Europa.

Eguale favorevole all'M&A e in generale alla tendenza al consolidamento, è la società Maersk Line, che, visto il contesto aziendale sano e sostenibile dal punto di vista finanziario non esclude che eventuali fusioni, piuttosto che acquisizioni, potrebbero realizzarsi nei prossimi anni, anche in relazione alle difficoltà economiche che alcuni *global carrier* potrebbero trovarsi a dover affrontare nell'immediato futuro.

La concentrazione verticale

Le società armatoriali hanno cercato di sviluppare processi di concentrazione non solo orizzontale ma anche verticale, mediante l'espansione del business ai *terminal* portuali, offrendo oltre ai servizi di trasporto anche servizi portuali, al pari di un operatore logistico. Servizi aggiuntivi, quali lo stoccaggio delle merci e, in alcuni casi, il *door-to-door*, cioè il trasporto dei prodotti fino a destinazione, possono essere molto incisivi in termini di qualità del servizio globalmente offerto, e, quindi, in termini di profitto.

In Italia, ad esempio, il Gruppo Grimaldi gestisce terminal a Civitavecchia, Monfalcone, Palermo, Salerno. Tali porti sorgono in punti nevralgici della rete dei trasporti perché collocati in prossimità degli snodi ferroviari e autostradali, consentendo di raggiungere in tempi brevi i principali centri di interscambio logistico e le più importanti città.

Anche le società terminalistiche stanno realizzando operazioni analoghe: la holding Contship Italia controlla, oltre ai terminal portuali, anche Sogemar e Hannibal, imprese di

trasporto intermodale specializzate rispettivamente nel traffico nazionale e internazionale che dispongono, a loro volta, della proprietà dei terminal ferroviari di Rho e Melzo, oltre ad avere basi operative presso i terminal marittimi del gruppo e i principali terminal terrestri nazionali.

Il rinnovamento della flotta e la dismissione del vecchio naviglio

Il rinnovamento della flotta è un'esigenza che non può essere trascurata dalle società di *shipping* che vogliono restare competitive sul mercato attuale. Tuttavia, tale operazione deve andare di pari passo con la contestuale rottamazione del vecchio naviglio.

Così si è mossa la società Gestioni Armatoriali che ha integralmente rinnovato la flotta, vendendo le navi più vecchie – anche se avevano solo 5 anni – per finanziare le più nuove.

Anche il Gruppo Grimaldi sta acquisendo navi più grandi e moderne con un minor impatto ambientale e la massima efficienza energetica (c'è un ordine in corso per 6 navi Ro-Ro, 2 per la Finnlines e 4 per Grimaldi).

Per il futuro, inoltre, prevede un nuovo ordine di 5 navi per l'*Atlantic Container Line*, una controllata del Gruppo leader sulle rotte nord-atlantiche.

In tutti i casi si tratta di investimenti di rinnovamento della flotta esistente che verrà dismessa oppure, nel caso in cui si tratti di navi a noleggio, sostituita da navi di proprietà.

Tuttavia, non sempre sono state adottate politiche così virtuose in passato in quanto il settore navale ha perseguito sempre più elevati livelli di economie di scala attraverso la messa in esercizio di *navi* più grandi (cd. gigantismo navale), non sempre però compensando l'accresciuta offerta di trasporto con la demolizione del vecchio naviglio, fenomeno che invece è andato molto aumentando negli ultimi due anni.

Il mantenimento di navi con un'età media più elevata, oggi, però, può rivelarsi una scelta antieconomica, soprattutto nel settore dello *short sea shipping*. In tale ambito, infatti, l'aumentato costo del carburante, e quindi dei biglietti, ha comportato una diminuzione della domanda, poiché parte della clientela si è indirizzata altrove (trasporto stradale e ferroviario). Pertanto, in questo campo potrebbe essere opportuno ridurre le linee e la concorrenza, diminuendo in particolare i traghetti più obsoleti che hanno consumi molto elevati.

Sul settore worldwide carico secco, invece, si avverte meno l'esigenza di rimuovere il vecchio naviglio poiché il rialzo del costo del bunker ha un'incidenza marginale. Quello che si rileva in questo campo è, piuttosto, il problema finanziario, l'indeterminatezza del futuro e le politiche economiche contrattive dei consumi portate avanti da alcuni Paesi.

Prospettive connesse allo short sea shipping

Come sottolineato dalla MSC le spinte sociali che stanno interessando la Sponda Sud del Mediterraneo rappresentano un impulso al mercato dello *short sea shipping* - o trasporto a breve raggio; al riguardo purché vi sia convenienza è opportuno che ci sia una razionalizzazione delle rotte e delle navi che operano in questo segmento.

Anche Maersk ha evidenziato le opportunità di sviluppo connesse allo *short sea shipping* e queste sono state le motivazioni alla base della creazione della SeagoLine. In

sostanza essa si propone di garantire una adeguata copertura di servizi nella area intra-Europe/Mediterraneo/Mar Nero, al fine di far crescere la presenza ed i volumi del Gruppo in questo territorio. Pertanto servizi marittimi quanto più possibile diretti, rapidi e capillari, per poter competere propriamente in un mercato, lo *short-sea*, dove camion e traghetti possono essere considerati a loro volta 'concorrenti'.

In un'ottica più generale lo *short sea shipping* nel nostro Paese sta vivendo un periodo difficile proprio perché l'ambito competitivo non comprende solo il trasporto marittimo ma si estende necessariamente anche alla modalità stradale.

L'aumentato costo del carburante non può essere ribaltato completamente sui clienti e ciò anche perché si rischierebbe un ritorno alla gomma, soprattutto per le tratte a corto raggio e, secondo una serie di studi recenti, ciò interessa circa il 30-40% della merce che attualmente viaggia via nave.

A ciò si aggiungono tutta una serie di normative relative alla qualità del carburante da utilizzare; in particolare, la Commissione Europea sta spingendo affinché le navi consumino del carburante a basso contenuto di zolfo (0,1% entro il 2015) nelle zone ECA (Emission Control Areas). Gli armatori, dal canto loro, temono che ciò possa portare ad un ulteriore aumento del costo del carburante. Tali tematiche sono di primaria importanza perché rischiano di rendere lo *short sea shipping* poco competitivo e ciò, oltre a ridurre i traffici verso alcune aree, potrebbe portare ad un nuovo aumento dei costi.

Strettamente connesso alle potenzialità di sviluppo dello *short sea shipping* nel nostro Paese è la questione dell'ecobonus. Si tratta di un incentivo nazionale diretto a tutti gli autotrasportatori che ha l'obiettivo di sostenere le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime, al fine di trasferire quote sempre maggiori di merci che viaggiano su mezzi pesanti dalla strada alle più convenienti vie del mare. La misura principale di tale strumento è, quindi, finalizzata a sostenere la scelta della nave in alternativa alla strada; mentre le misure di accompagnamento sono destinate ad incoraggiare le forme di associazione tra imprese di piccole dimensioni con l'obiettivo specifico di utilizzare in modo efficiente le alternative marittime al trasporto su gomma, nonché di agevolare iniziative di formazione finalizzate a promuovere l'accesso alle rotte marittime e il loro utilizzo, l'acquisto di attrezzature elettroniche (hardware) e programmi informativi (software) volti ad ottimizzare la catena del trasporto in condizioni di massima sicurezza. Riconosciuta come una delle *best practice* italiane, anche la Commissione Europea l'ha giudicata un'ottima scelta da parte del nostro Paese. Dal 2005 ad oggi le Autostrade del Mare hanno avuto una grande accelerazione: uno studio condotto dalla RAM ha dimostrato che nel triennio 2007-2009 l'utilizzazione delle vie del mare in alternativa ad un equivalente itinerario terrestre ha comportato minori costi ambientali e sociali per circa 411 milioni di euro.

La crisi che è intervenuta a partire dall'anno 2008 ha purtroppo leggermente rallentato il loro sviluppo, ma oggi, anche grazie agli ingenti investimenti ed alla capacità imprenditoriale dei nostri armatori, nonché come detto allo stimolo fornito dalle politiche per l'intermodalità e le Autostrade del Mare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, continuano a tenere maggiormente rispetto agli altri traffici marittimi, soprattutto sulle tratte riguardanti il Mar Tirreno.

Tuttavia, esso manifesta anche talune rilevanti lacune, che ne pregiudicano in parte l'efficacia. Infatti, sconta il problema dell'attuale incertezza riguardante lo stanziamento

dei fondi necessari, e l'eventuale ammontare degli stessi. Inoltre, esso è uno strumento di incentivazione *ex post* e ciò mal si concilia con la necessità degli operatori di avere chiare informazioni *ab origine* per programmare l'attività futura.

Infine, l'ecobonus non è accessibile a chiunque, ma per ottenerlo è necessario fare almeno 80 viaggi annui sulla stessa rotta, che deve rientrare tra quelle incentivate.

Questo strumento pertanto, pur prospettandosi come una misura *in re ipsa* positiva, laddove si volesse effettivamente favorire lo shipping, andrebbe integrato e dovrebbe inserirsi in un contesto di più generale riforma delle politiche economiche.

Si potrebbero, ad esempio, ridurre i costi portuali collegati alle Autostrade del Mare o, ancora, quelli della movimentazione della merce, cioè dell'imbarco e dello sbarco dei semirimorchi.

Sarebbe, inoltre, auspicabile estendere l'ecobonus italiano a nuove rotte. Si potrebbe, ad esempio, pensare di comprendere anche le rotte con la Sardegna, che attualmente non sono finanziate - questo perché l'ecobonus, essendo un incentivo ambientale rivolto a favorire la scelta del mare come alternativa alla strada, esclude tutte quelle rotte che non presentano l'alternativa stradale.

Ci potrebbe anche essere una pressione dall'alto affinché chi è in possesso del marchio dell'AdM possa avere dei bonus e, parallelamente, ribaltare il maggior costo sui collegamenti oceanici che non scontano la concorrenza da parte della strada.

Bisognerebbe poi garantire agli armatori di avere, ove possibile, delle proprie aree portuali per poter lavorare anche con i propri mezzi e i propri dipendenti.

Tuttavia, per fare ciò occorre che si raggiunga un largo e condiviso consenso tra le forze del Paese, ma in Italia il sistema decisionale è rallentato dalla frammentazione del coordinamento tra i livelli istituzionali.

La RAM sta lavorando con gli Stati comunitari per individuare un meccanismo tecnico a livello europeo sulla falsariga dell'ecobonus italiano.

A questo riguardo si sottolinea il rilievo strategico del Progetto ENEA – European Network Ecobonus Assessment – del quale RAM è capofila che intende creare le basi per l'attivazione di un ecobonus comunitario a sostegno delle AdM nel Mediterraneo.

Box - La Rete Autostrade Mediterranee (RAM)

La Società RAM - Rete Autostrade Mediterranee S.p.a. ha come azionista unico il Ministero dell'Economia e delle Finanze e agisce quale struttura operativa in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

E' stata costituita nel 2004, con lo scopo di promuovere l'attuazione del sistema integrato di trasporto denominato "Autostrade del Mare", con la finalità di sviluppare il trasferimento modale dalla strada al mare, così come previsto nei Piani Nazionali della Logistica e costituendo parte integrante del Progetto 21 "Motorways of the Sea" approvato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo nell'ambito delle Reti TEN-T (Trans European Network-Transport).

Attualmente la RAM fornisce supporto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con particolare riferimento a due linee di attività:

- gestione di Progetti comunitari, nello specifico nell'ambito dei bandi TEN, IPA e MED;
- gestione operativa di incentivi all'autotrasporto (Ecobonus, Ferrobonus, Formazione, Aggregazione).

Un obiettivo originario della costituzione della Società riguardava l'elaborazione del Master Plan nazionale per gli adeguamenti funzionali e di servizio utili a migliorare l'accessibilità terrestre dei porti; in merito, va detto che, insieme ai Paesi partner comunitari, è stato completato il Master Plan "West-Med Corridors" sulle Autostrade del Mare nel Mediterraneo occidentale e quello "East-Med MoS" per la porzione orientale.

La Società, è particolarmente specializzata nella gestione degli incentivi all'intermodalità quali, oltre all'Ecobonus, quelli indirizzati all'aggregazione delle imprese dell'autotrasporto, alla formazione professionale per tali imprese e il Ferrobonus.

Accanto a ciò vi sono numerose attività europee: oggi la RAM risulta aggiudicataria di 4 progetti TEN:

- *Adriatic Gateway ITS* per sviluppare una piattaforma telematica tra i porti aderenti al NAPA (North Adriatic Port Association) al fine di implementare un canale operativo condiviso tra i diversi scali ed i diversi operatori. In particolare, si mira a creare le condizioni per un sistema di collegamenti marittimi in grado di riconnettere i flussi del Mediterraneo orientale agli assi transeuropei della rete TEN attraverso gli scali nord adriatici (Ravenna, Venezia, Monfalcone, Trieste e Capodistria);
- *Adriatic Gateway*, un esercizio di pianificazione della piattaforma adriatica a 360 gradi, che intende creare le condizioni per un sistema di collegamenti marittimi in grado di raccogliere i flussi di traffico provenienti soprattutto dal Mediterraneo Orientale e riconnetterli agli assi transeuropei della Rete TEN attraverso i Porti del Nord Adriatico (Ancona, Ravenna, Venezia, Monfalcone, Trieste e Capodistria). Si bilancerebbero così le dinamiche dei traffici marittimi che continuano a registrare un ruolo prevalente dei Porti del Northern Range e verrebbe valorizzata l'alternativa offerta dal Corridoio Adriatico-Baltico come porta d'accesso meridionale ai mercati europei. Il progetto si pone l'obiettivo della progettazione di un "Adriatic Gateway" di eccellenza che include l'individuazione delle aree, le dotazioni infrastrutturali, la progettazione dei terminal e dei centri logistici, i servizi portuali, gli aspetti organizzativi e le procedure per la sostenibilità ambientale. Connessa a tale progetto è prevista la realizzazione di un Piano d'Azione per lo sviluppo della Gateway che comprenderà le azioni, le modalità, i tempi, i costi e le azioni di supporto per lo sviluppo del piano;
- *MOS 24* - in partnership tra gli altri con l'Autorità Portuale di Genova, Malta Freeport, UIRNet, e il CIELI - con lo scopo di creare una rete tra i diversi sistemi informativi che si conatteranno al Corridoio 24 e sviluppare dei prototipi per la promozione dell'intermodalità;

- **MOS4MOS** (Monitoring and Operation Services for Motorways of the Sea) - in partnership tra gli altri con le Autorità Portuali di Livorno, Valencia e Salerno ed alcuni interporti- che punta a sviluppare le tecnologie informatiche tra porti del Tirreno per agevolare lo sviluppo dei traffici marittimi.

La RAM è inoltre capofila del Progetto “Adriatic Mos” nell’ambito del Programma “IPA Cross Border” il quale prevede la realizzazione di un Master Plan delle Autostrade del Mare per i Paesi dell’altra sponda adriatica (Croazia, Slovenia, Grecia, Bosnia ed Albania).

Si tratta, quindi, di sviluppare attività di progettazione con i partner del Mediterraneo sul tema delle Autostrade del Mare, dell’intermodalità e della logistica.

In risposta alla CALL del Programma Med Strategic, RAM ha presentato due nuove proposte progettuali: MEDNET (Rete mediterranea per procedure doganali e semplificazione di clearance nei porti) finalizzata alla gestione di una rete di Autorità Portuali e di operatori dei trasporti del Mediterraneo, allo scopo di accrescere gli scambi informativi fra i porti nonché tra i nodi intermodali e di una semplificazione delle procedure; MED IN (Mediterranean Intermodal Network) al fine di realizzare una piattaforma pilota che coinvolga Autorità Portuali, Agenzie doganali e altri soggetti in modo da estendere i controlli paperless in tutta l’area mediterranea.

Tutte le attività in atto, sia a livello nazionale che comunitario, volte all’implementazione delle Autostrade del Mare, risultano essere degli strumenti in grado, da un lato di promuovere l’intermodalità strada-mare, dall’altro di accelerare il processo di integrazione euro-mediterranea, sia dal punto di vista economico commerciale che politico-culturale, soprattutto in un momento storico che vede numerose agitazioni socio-politiche e alcuni focolai di crisi nei Paesi che si affacciano sulla sponda Sud del Mediterraneo.

Investimenti in ricerca e innovazione tecnologica

Un esempio di azienda che si è particolarmente distinta nel campo della ricerca e dell’innovazione tecnologica, è la società Maersk Line che si è attestata su posizioni di leadership assoluta relativamente a:

- design delle navi e di tecniche di propulsione sempre più “green” ed efficienti;
- infrastrutture terminalistiche;
- container refrigerati per il trasporto di merci deperibili;
- sistemi informativi per tutte le attività che vanno dal *tracking* dei container via satellite alle operazioni e alle attività commerciali di agenzia.

Qualità e flessibilità del servizio

La scelta strategica di orientare maggiormente il focus del business delle aziende armatoriali dalle tariffe di nolo per ogni tratta alla elevata qualità generale del servizio

è forse il progetto più ambizioso che si sta affacciando in questi anni sul panorama internazionale. Si tratta, quindi, di operare non più sul mero prezzo, ma sull'affidabilità e la puntualità del carico che restano i punti deboli del settore e ne impediscono la stabilizzazione su livelli di redditività più elevati. L'obiettivo è quello di riuscire a vendere questa nuova e aumentata affidabilità, cambiando il modo tradizionale di relazionarsi al Cliente, lavorando con lui come *partner* dell'intera *supply chain* e non negoziando semplicemente tariffe per singole tratte.

Il Gruppo Maersk sta profondendo parecchie energie e risorse per attuare questo progetto, relativamente al quale ha lanciato a fine 2011 un'iniziativa in ambito commerciale che va sotto il nome di "Changing the Way We Sell" e che sta già iniziando a produrre buoni risultati.

La società, inoltre, si propone di realizzare questo progetto tenendo conto di due punti fondamentali: la sensibilità all'impatto ambientale delle attività di Maersk (*Corporate Social Responsibility*, controllo delle emissioni di CO₂ etc.) e la facilità per il cliente di fare business con l'azienda (sistemi informatici integrati, facilità di accesso e controllo delle spedizioni).

Le strategie perseguite dall'azienda potrebbero così esemplificarsi:

- ri-allineamento della strategia su obiettivi di *profitability* nel breve e medio termine, soprattutto mediante un progressivo incremento delle tariffe di nolo su specifici *trade*;
- semplificazione e ottimizzazione del catalogo di prodotti e servizi offerti alla clientela (numero di porti serviti, frequenza delle toccate);
- razionalizzazione dei costi operativi (*super-slow steaming*, bunker, etc.);
- razionalizzazione dei costi di agenzia mediante ulteriori *off-shoring* di attività transazionali, mantenendo al contempo un focus elevato sulla qualità del servizio offerto al cliente e in generale sulla customer satisfaction;
- revisione delle strutture organizzative centrali della casa madre, in ottica *lean* e di semplificazione.

Allo stesso modo il Gruppo SeaGo ha operato nel senso di garantire un'adeguata copertura di servizi nell'area intra-Europe/Mediterraneo/Mar Nero, al fine di far crescere la presenza ed i volumi del Gruppo in questo territorio offrendo servizi marittimi quanto più possibile diretti, rapidi e capillari.

Tutto questo è possibile grazie anche all'importante aiuto che arriva agli armatori dagli agenti marittimi. Oggi, infatti, con l'introduzione delle tecnologie e dell'informatica il ruolo di questo intermediario è cambiato notevolmente: esiste un network costituito dagli armatori che tramite e-mail informa le Agenzie marittime sulle caratteristiche delle navi, sulla loro posizione e sui carichi da trasportare. Così l'agente marittimo non è più solo un "procacciatore di affari" ma deve assolvere un ruolo critico: compie studi di fattibilità (itinerari, meteo, clima politico), si occupa dell'ideazione del trasporto (a tempo o a viaggio), considera le esigenze di trasporto multi-modale (camion, ferrovia, rimorchiatore) e noleggia attrezzature, infine, come un operatore logistico, si dedica eventualmente a soluzioni d'imballaggio, magazzinaggio, servizi di distribuzione e ad operazioni di amministrazione come lo sdoganamento e di

documentazione commerciale; si occupa, inoltre, della gestione e del benessere dell'equipaggio e della riparazione della nave.

Economie di scala

La corsa al gigantismo navale, nel senso di progettare e costruire navi capaci di trasportare contemporaneamente fino a 18,000 Teu, pur con il necessario rallentamento che ha comportato la crisi, resta una realtà e promette di affermarsi ancor più in futuro. Essa segna contemporaneamente un'innovazione strategica sia dal punto di vista commerciale che dal punto di vista tecnico e ingegneristico. Navi di queste dimensioni permettono infatti di ridurre i costi unitari di trasporto, producendo contemporaneamente effetti positivi in termini di emissioni di CO₂; esse saranno utilizzate unicamente sulle rotte principali lungo la direttrice Asia-Europa, ma produrranno effetti a cascata anche sulle altre linee. Le navi oggi dislocate sui servizi di maggiore impatto in termini di volumi saranno spostate su rotazioni meno importanti, come già oggi si sta verificando nel Mediterraneo, nei cui porti stanno iniziando ad operare navi da 12.000 – 13.000 Teu.

Nello schema che segue sono sintetizzate le prospettive e le criticità evidenziate dagli armatori:

Prospettive future	Punti di criticità
Flotta	
• diversificazione delle rotte • diversificazione tipologia merci/ operatore specializzato • acquisizioni società • penetrazione nuovi mercati • maggiori servizi logistici • rinnovamento flotta • massima efficienza energetica	• concentrazione del mercato • gigantismo navale • minore flessibilità • slow steaming • politiche contrattive dei consumi • crescita della concorrenza e della capacità offerta anche in ambito Mediterraneo, principalmente in ragione degli sviluppi in corso e programmati nei paesi che si affacciano sulle coste orientali
Servizi	
• orientamento redditività dalle tariffe di nolo alla qualità del servizio • affidabilità/ puntualità • off-shoring attività transnazionali • EFFICIENZA: costi e tempi	• monitoraggio informatico operazioni di tracking e attività commerciali • ritardi nell'operatività dello sportello unico doganale • <i>feedback customer satisfaction</i>

b) I fattori di attrattività dei porti per gli armatori

Gli armatori seguono un solo criterio fondamentale nella scelta di un porto: quello dell'efficienza.

Anche Contship Italia che nel corso dell'indagine offre il punto di vista delle società terminalistiche evidenzia che gli elementi di attrattività dei porti per gli armatori sono trasversali rispetto alla scala dimensionale e alla funzione prevalente degli stessi. In particolare, come è ovvio che sia, i principali sono l'efficienza e il costo delle operazioni, l'accessibilità nautica, il peso della componente fiscale a carico dell'armamento, l'accessibilità economica ai mercati di origine e destinazione. Tuttavia, soltanto attraverso l'analisi dei contesti economici e sociali di riferimento dei porti e attraverso la conoscenza approfondita degli elementi che caratterizzano l'attività di imprese delle linee di navigazione, è possibile determinare quali siano i reali fattori chiave di successo di un porto piuttosto che di un altro. Nel prospetto che segue sono indicati tali elementi che sono stati poi approfonditi singolarmente:

FATTORI DI ATTRATTIVITÀ DEI PORTI	
Efficienza che si misura con:	• Presenza di società terminalistiche efficienti • Caratteristiche infrastrutturali • Burocrazia efficiente e snella • Posizionamento geografico

Presenza di società terminalistiche efficienti

È questo un fattore molto importante nella scelta dei porti da parte degli armatori.

Infatti, considerato che il carico trasportato raramente è diretto verso lo scalo finale ma piuttosto viene trasbordato per essere poi distribuito con servizi *feeder* o con servizi che si incrociano, allora gli armatori nella selezione di un porto terranno necessariamente conto dell'integrazione di uno scalo, del suo costo economico e della velocità delle operazioni.

Infatti, il costo del trasbordo è per loro un "costo vivo" e pertanto la scelta ricadrà sullo scalo in cui il costo è più basso e c'è maggiore efficienza.

E' chiaro che se uno scalo richiede tempi molto lunghi per effettuare il transhipment esso non è competitivo rispetto ad uno che trasborda il carico più velocemente. Infatti l'armatore deve puntare a far girare più vorticosamente possibile i contenitori per contenere i costi, basti pensare al costo giornaliero di un contenitore che rappresenta una parte viva della nave.

Quello che rileva in via primaria quindi è la velocità di rotazione e l'economia delle operazioni: il fatto che i contenitori rimangano in sosta per tempi troppo lunghi si configura come un limite importante per un porto che ha interesse a mantenere il suo vantaggio competitivo.

Se queste sono le osservazioni provenienti dagli armatori che rappresentano la domanda di servizi terminalistici, molto interessante diventa l'acquisizione delle indicazioni e delle informazioni da parte delle società che offrono tali servizi. Contship Italia Group ha evidenziato che i traffici dei terminal di transhipment sono soggetti a una maggior volatilità rispetto a quelli gateway, derivante dalla maggior sostituibilità tra competitori. Inoltre, si deve considerare che il mercato geografico dei terminal di transhipment italiani è l'intero bacino del Mediterraneo, compresi i paesi del Nord

Africa, dove le aziende possono godere di minori costi del lavoro e i clienti, cioè le compagnie di navigazione, di minori costi per tasse portuali. Ciò fa sì che, in assenza di misure che riducano la distorsione competitiva e a parità di tariffe di movimentazione, le aziende concessionarie di terminal container della sponda sud del Mediterraneo siano in grado di operare con margini operativi positivi, fatto che, allo stato, non è possibile o lo è con grandi difficoltà, per i terminal nazionali. L'abbattimento fino al 90% delle tasse di ancoraggio nei porti di trasbordo nazionali è un obiettivo importante, anche se non strutturale, dovendo essere rifinanziato annualmente, che è stato ottenuto in Italia. Tra gli ulteriori traguardi da perseguire per il 2012, a sostegno dell'intero comparto del transhipment in particolare vi sono la conferma della riduzione della tassa di ancoraggio, nelle more della complessiva revisione dei criteri per l'applicazione della suddetta che ne preveda l'applicabilità per servizio marittimo e non per singola nave appartenente al servizio, la fiscalizzazione del 45% degli oneri INPS e INAIL di durata triennale per la salvaguardia dei livelli occupazionali, la riduzione delle accise sui carburanti di tutti i veicoli e le macchine industriali destinati ad essere usati all'interno dei siti portuali da Euro 421 a Euro 21 per 1.000 litri, valore minimo previsto dalla direttiva europea di riferimento.

Per quanto riguarda il comparto del trasporto ferroviario, sarebbe auspicabile operare in un contesto di ulteriore liberalizzazione del settore, contando sull'effettiva separazione tra gestione della rete e gestione del servizio di trasporto. In questo senso, la neo costituita Authority per i trasporti potrà essere fattivamente utile alla causa.

Caratteristiche infrastrutturali del porto

Oltre l'efficienza, la velocità di carico/scarico, l'economicità del movimento, gli armatori valutano anche le caratteristiche infrastrutturali di un porto ad esempio anche come una banchina è disposta rispetto al mare ed è cruciale per loro poter disporre di:

- fondali di profondità adeguate ad ospitare navi che viaggiano su rotte intercontinentali. La tendenza al gigantismo navale che contraddistingue il settore dimostra che la capacità di operare con navi di stazza sempre più elevata è fondamentale per lo sviluppo portuale;
- infrastrutture tecnologiche avanzate per la gestione della documentazione e in generale del carico in entrata e in uscita dai terminal (pratiche doganali, gate-in/gate-out container, etc.).

Lo sportello unico doganale

Dalle interviste emerge che tra i problemi principali riconducibili al sistema italiano vi è il gap burocratico esistente con i porti del Northern e del Southern Range che inevitabilmente mina l'efficienza dei nostri scali, penalizzandoli. Di questa criticità si è discusso prevalentemente con la De Crescenzo Spedizioni, che per il proprio ambito di attività è particolarmente coinvolta nelle complesse procedure che governano le operazioni portuali.

Infatti, per importare/esportare gli operatori nazionali sono obbligati ad inviare fino a 68 istanze a 18 amministrazioni diverse, trasmettendo ad ognuna informazioni e dati

spesso simili o addirittura identici nella sostanza per ottenere le autorizzazioni, i permessi, le licenze e i nulla osta necessari, nella grande maggioranza dei casi rilasciati su carta.

Così, l'elevata sensibilità dei controlli è un fattore che comporta allungamenti dei tempi e fa lievitare i costi; la conseguenza di tutto ciò è la distorsione dei traffici e, non meno rilevante per lo Stato, la perdita economica in termini di dazi doganali, richieste di trasporti ed infine di entrate derivanti dall'IVA.

A conferma di quanto detto, i dati del 2011 confermano che il 25% delle merci destinata all'Italia è sdoganata in Olanda o in Germania; se si prendono in considerazione i due maggiori porti, Amburgo e Rotterdam, insieme essi superano i 20 milioni di Teu, mentre in tutta Italia non si riesce a raggiungere neanche la metà di questi contenitori.

Il DPCM del 4.11.2010 n. 242 introduce l'istituzione dello *sportello unico doganale* che avrebbe dovuto rispondere alle esigenze di snellimento e velocità delle procedure richieste dalle aziende. Esso offre agli operatori e ai cittadini la possibilità di presentare, mediante modalità prevalentemente telematiche ed attraverso un'unica trasmissione documentale (single window), tutte le richieste relative all'ottenimento della documentazione necessaria per l'effettuazione di operazioni di import/export. Una volta trasmesse ad un unico punto di entrata (interfaccia), tali richieste sono successivamente trasmesse alle varie amministrazioni competenti, le quali elaborano la propria risposta e la restituiscono tramite l'interfaccia.

Il DCPM aveva previsto che lo sportello unico doganale sarebbe andato a regime a luglio 2014; nel frattempo era necessario preparare il terreno mediante la telematizzazione/dematerializzazione dei documenti (dichiarazioni doganali, manifesti delle merci) e la progettazione e realizzazione dei modelli di interoperabilità per:

- i documenti/controlli prodromici, emessi prima di effettuare le operazioni di importazione ed esportazione delle merci;
- i documenti/controlli contestuali alla presentazione delle merci in dogana.

Ciò non è ancora avvenuto e tutt'oggi si riscontrano difficoltà nel coordinamento tra i diversi attori coinvolti nelle ispezioni; infatti la media del numero di controlli effettuati nel 2011 in Italia è stata di circa il 9,5% e a Napoli si è raggiunta una punta di oltre il 24%.

Per le imprese bisogna anche considerare la base imponibile dei dazi doganali, perché rappresenta il valore dell'effettiva transazione, ovvero il prezzo effettivamente pagato o da pagare per le merci. A tal riguardo si applica l'istituto doganale 181 bis, che sancisce il diritto dell'autorità doganale di chiedere al dichiarante le informazioni complementari, ai fini della dimostrazione dell'osservanza delle prescrizioni sul valore in dogana. È naturale che nei porti dove maggiori sono i controlli l'applicazione diffusa di questo articolo tende a rialzare il valore delle merci e ciò comporta per l'importatore un costo economico maggiore che rende lo scalo poco competitivo sul mercato.

In conclusione per migliorare la qualità dei controlli e ridurre drasticamente i costi per le imprese e per le amministrazioni occorre una maggiore "digitalizzazione", non solo di procedure e documenti burocratici, ma anche e soprattutto nei controlli stessi. Gli scali italiani dovrebbero dotarsi di tecnologie avanzate che, a condizione che

vengano usate correttamente, portano a tempi definiti i controlli e ad una maggiore efficienza ed efficacia operativa. In più c'è la certificazione AEO (operatore economico autorizzato), un'autodenuncia consentita, in Europa, a tutti gli operatori affidabili. Tale certificazione è riconosciuta in Italia solo dalla dogana e ciò annulla il suo valore iniziale dato che sono presenti 18 organi di controllo con 65 certificati diversi e, questa certificazione, è riconosciuta da un solo organo. Bisognerebbe, inoltre, fare più controlli sul territorio e meno negli spazi doganali come porti e aeroporti che comportano uno slittamento dei tempi di consegna delle partite, un'occupazione degli spazi di stoccaggio e un conseguente calo della produttività ed un aumento dei costi.

Le opportunità per lo shipping nei Paesi della sponda Sud del Mediterraneo

Contship Italia ha evidenziato come i Paesi del Mediterraneo rappresentino una grande opportunità per le imprese di trasporto dal momento che si configurano come mercati di produzione e consumo in forte espansione: i Paesi della fascia del Maghreb hanno tassi annui di crescita del PIL intorno al 4-5%, valori ormai lontani per l'economia nazionale. I recenti sconvolgimenti politici che hanno interessato la Sponda Sud non sembrano aver fermato la fase espansiva delle economie locali e anche se a seguito di questi fenomeni dovessero intervenire degli aumenti per quanto riguarda il costo del lavoro e la tassazione, molto probabilmente continuerebbero a godere di un certo vantaggio competitivo rispetto alle economie dei paesi attualmente più avanzati.

Per le imprese terminaliste nazionali lo sviluppo del Nord Africa rappresenta un'opportunità nella misura in cui i flussi in importazione ed esportazione da e verso quei paesi si consolidano. Viceversa, senza un rafforzamento delle imprese e un incremento dei consumi domestici, quei paesi rappresentano più una minaccia che un'opportunità, soprattutto se il contesto competitivo nel settore terminalistico ma non solo, continuasse ad essere distorto come è oggi e non si potesse contare su adeguati servizi di trasporto da e per le aree al di là delle Alpi.

Carenze e potenzialità dei porti italiani

Gli scali italiani operano in un contesto competitivo assai complesso. Da un lato, devono confrontarsi con un sistema portuale Nord-europeo che, non soltanto presenta dimensioni estremamente più significative (il solo porto di Rotterdam, ad esempio, gestisce un traffico container superiore a quello dell'intero sistema portuale italiano), ma si caratterizza per livelli di efficienza tali da indurre alcuni operatori nazionali ad affidare al sistema portuale Nord europeo merci con origine/destinazione in Italia. Dall'altro, affrontano la concorrenza dei porti mediterranei che, con infrastrutture all'avanguardia e servizi a basso costo, intercettano quote sempre maggiori di traffico.

I porti europei del Mediterraneo hanno comunque grandi potenzialità di sviluppo grazie alla minore percorrenza che li separa dai mercati di consumo più importanti rispetto a quelli del Nord Europa; così gli scali spagnoli, francesi, ma soprattutto italiani, offrono un considerevole vantaggio geografico.

Inoltre, tutti i porti del Mediterraneo hanno un privilegio enorme rispetto ai porti del Nord Europa: mentre i primi sono in genere aperti tutto l'anno senza grosse difficoltà,

nei secondi i percorsi dal mare alla banchina sono molto lunghi: ore ed ore di navigazione spesso nella nebbia, con dei piloti a bordo che generano costi aggiuntivi.

Ci sono quindi le potenzialità per un ulteriore sviluppo degli scali italiani purché si realizzino determinate condizioni virtuose e si colmino taluni gap.

Tutti gli intervistati hanno infatti mostrato particolare attenzione al tema delle carenze del sistema portuale italiano proprio nell'ottica del rischio di perdere ulteriore competitività.

L'aspetto sul quale tutti i player intervistati si sono soffermati concerne l'esigenza di una burocrazia efficiente e snella. Si deve mantenere quel ruolo importantissimo di controllo, di ispezione e di protezione e allo stesso tempo diventare più veloci e molto più moderni in modo da affermarsi sui mercati internazionali. Ad oggi le lungaggini burocratiche determinano uno stato di emparse paralizzante, che soltanto in parte i volenterosi operatori del settore riescono ad aggirare. I porti di Gioia Tauro, La Spezia e Trieste devono molto alla caparbia e ai sacrifici dei loro operatori che sono in grado di sopperire alle carenze che nascono da una burocrazia troppo lenta e farragिनosa.

Le ulteriori problematiche che si incontrano in Italia sono le stesse degli scorsi anni: si va dalle delle infrastrutture portuali non ottimali alle questioni doganali, dalla mancata autonomia finanziaria alla carenza di raccordi stradali e ferroviari (soprattutto tra il versante adriatico e quello tirrenico).

Quest'ultimo problema non è così marginale come può sembrare: lo sviluppo delle linee ferroviarie potrebbe supplire alle ingenti carenze stradali presenti al Sud (basta vedere quanto tempo ancora ci vuole per realizzare l'ultimo tratto dell'Autostrada del Sole). Queste considerazioni rendono evidente il ruolo che la ferrovia per il trasporto di massa dovrebbe avere e che tuttora non ha.

Già altri Stati stanno agendo in questa direzione, soprattutto la Spagna che ormai rappresenta una valida alternativa ai porti italiani per i nostri armatori per il movimento dei trasbordi. Inoltre, in ambito Mediterraneo non va dimenticato il Nord Africa, che rappresenta una altra possibilità per gli armatori di risparmiare.

Un porto, espressione delle maggiori potenzialità e al contempo delle più allarmanti carenze che affliggono l'intero sistema portuale italiano, è Gioia Tauro.

Secondo il Gruppo MSC, fruitore esclusivo del porto, le misure che si renderebbero necessarie per Gioia Tauro non sono tanto investimenti tecnologici, come l'allungamento di banchine che anzi comporterebbe una riduzione di funzionalità del porto rispetto ad oggi, quanto piuttosto l'incremento dei servizi a terra e il miglioramento delle capacità di sbrigare il traffico, soprattutto quello di trasbordo; inoltre Gioia Tauro può risolvere i suoi problemi anche integrando il trasporto ferroviario e facendo, pertanto, investimenti sia infrastrutturali sia di incentivazione all'utilizzo di questo mezzo. Anche qui si richiede maggiore efficienza, maggiore velocità nelle pratiche doganali, burocratiche e veterinarie. Si tratta quindi di recuperare competitività con altri scali, sotto il profilo sia economico, sia dell'occupazione delle aree.

Anche Contship Italia ha posto l'accento sulle problematiche dei porti italiani sottolineando oltre alle criticità già individuate, le questioni che occorrerebbe affrontare e risolvere al più presto sono molteplici: su un piano generale, è necessario portare a conclusione il processo di revisione della Legge 84/94, in particolare per

quanto riguarda il tema del rinnovo delle concessioni che andranno a scadere nei prossimi anni, senza penalizzare gli attuali concessionari e determinare effetti di ulteriore nanismo imprenditoriale e di arresto degli investimenti. Inoltre, un tema importante è l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, da concedersi nell'ambito di una ben definita politica trasportistica in cui lo Stato abbia individuato priorità e linee strategiche d'intervento tenendo conto delle reali possibilità finanziarie e della probabile evoluzione dei mercati.

Sarebbe poi di discriminante rilevanza provvedere alla rimozione dei colli di bottiglia tra molti porti e gli assi di grande comunicazione nazionale, favorendone la connessione hard, cioè con le infrastrutture, e soft, cioè con i servizi di trasporto, agli assi delle TEN-T, considerando i nodi e gli archi prioritari – dunque futuri destinatari delle scarse risorse comunitarie – recentemente individuati dal lavoro della Commissione, per poter effettivamente incrementare la penetrazione degli scali nazionali sui mercati continentali.

Concludere il processo già positivamente avviato circa la semplificazione delle operazioni di dragaggio delle aree portuali, è una misura necessaria a non perdere ulteriore competitività e a rilanciare la crescita del settore.

In questo quadro generale, sarebbe poi importante riuscire a rendere strutturali quelle misure di cui già si è detto e che, soprattutto per i porti di transhipment, hanno una rilevanza discriminante per la loro permanenza in attività, soprattutto alla luce della competizione distorta apportata dai terminal del nord Africa.

I porti del nord Europa sono quelli che, per capacità penetrativa e condizioni di contestabilità dei mercati, rappresentano la minaccia maggiore per i porti nazionali, soprattutto dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico, dove si concentra oltre il 65% della movimentazione in importazione ed esportazione.

Inoltre è stato evidenziato che attualmente manca un coordinamento tra i vari porti. In questo campo, domina un acuto particolarismo: tutti i porti sono in competizione tra loro e ciascuno delinea le proprie linee di sviluppo in modo autonomo. Ciò genera una dispersione di risorse che non ci sarebbe in presenza di una cabina di regia. Essa consentirebbe di mettere in collegamento le esigenze dei vari porti, attribuendo a ciascuno competenze diverse, creando un vero e proprio sistema portuale, ed evitando così – come oggi accade – che porti a distanza di 50 km tra loro si facciano concorrenza. Così, ad esempio, non bisognerebbe guardare al singolo porto di Napoli ma al sistema dei porti del Golfo di Napoli, specializzando ogni scalo in un settore circoscritto, e offrendo così tutte le potenzialità che ad un sistema sono connesse.

La cabina di regia dovrebbe avere potere decisionale, in modo da poter effettuare scelte strategiche, programmare e pianificare la tipologia di traffici per ciascun porto e dovrebbe poter operare a livello europeo o Sud europeo: Spagna, Francia, Italia, Croazia, Serbia, Grecia, Turchia ed i Paesi del Nord Africa e dell'Asia (Siria, Libano, Israele, Egitto).

Così facendo anche le Autostrade del Mare potrebbero avere una maggiore efficienza collegata alla presenza di una rete formata anche da vari soggetti indipendenti, che consentirebbe di intercambiare il carico con il minimo dei viaggi possibili, considerati i costi del viaggio e del carburante.

Nella figura che segue sono indicate le principali debolezze del sistema portuale italiano evinte dall'indagine territoriale.

I gap dei porti italiani

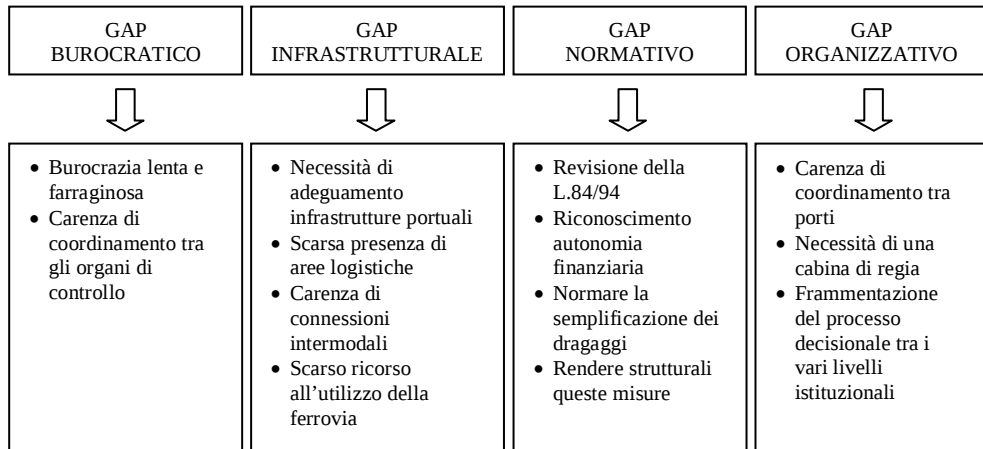


FIGURA 1 - FONTE: elaborazione SRM

In relazione a tali gap, Maersk sottolinea che il problema in Italia è che non si riesce a dar corso ai diversi strumenti di programmazione che sono stati realizzati nel corso degli ultimi anni. Al riguardo il Piano della Logistica ha recepito queste criticità e nel documento sono indicate anche talune soluzioni. In particolare esso pone l'accento sull'esigenza di valutare attentamente la rilevanza di ogni porto nazionale, realizzando i piani di sviluppo (molte volte esistenti ma inapplicati) sulla base di tali priorità. Inoltre, si dovrebbero definire e realizzare i piani infrastrutturali a terra (ferrovie, strade, passi/valichi, ma anche terminal/depositi interni), consentendo finalmente ai Porti prioritari di disporre di accessi più fluidi, sicuri e capienti, oltre che collegamenti e sfruttamento di aree di stoccaggio lontane dal mare, con aumento del potenziale di tutto il sistema portuale/logistico.

Infine, oltre al miglioramento del sistema logistico nazionale a servizio dell'economia nazionale, si dovrebbe finalmente trarre completo vantaggio dalle opportunità che il posizionamento geografico dell'Italia consentirebbe se davvero potesse operare come piattaforma logistica per il transito delle merci da Porti del Sud Europa verso parte di Francia, Germania, Svizzera, Austria a Paesi dell'Est.

c) Le Autorità portuali

Le attuali condizioni sia di natura geo-politica che socio-economica comportano, dunque, un quanto mai urgente recupero ma soprattutto un'evoluzione della capacità competitiva della portualità italiana, in particolare nell'ambito del bacino del Mediterraneo.

Da queste considerazioni è derivata la scelta di completare ed arricchire l'analisi dando valore all'aspetto territoriale dell'indagine, incontrando quei soggetti maggiormente legati alle problematiche specifiche del territorio che potessero offrire spunti ed approfondimenti sui temi della programmazione, della finanza, del coordinamento e della gestione.

Sono state pertanto effettuate le interviste a cinque Autorità Portuali: quattro italiane **Genova, Napoli, Taranto, Trieste** ed una dell'Europa mediterranea, **Barcellona**.

La scelta di questi porti è spiegata alla luce della comprensione delle dinamiche post crisi dei traffici marittimi che hanno ridisegnato i flussi e vedono il Mediterraneo come passaggio obbligato.

I Paesi del Nord Africa ed il Medio Oriente possiedono una popolazione molto giovane ed un tasso di crescita elevato e potrebbero diventare per gli Europei una valida alternativa alla Cina; così Malta, l'Egitto (Port Said, Damietta) ed il Marocco (Tangeri), oltre a rappresentare importanti realtà portuali, sono anche un mercato significativo, in particolare con riferimento alle materie prime e semilavorati.

Dunque si potrebbe realisticamente prospettare la creazione di un bacino di produzione competitivo e qualitativamente differenziato con merce destinata sia ai mercati Comunitari che alle regioni africane e del Medio Oriente.

Questo decentramento della produzione verso occidente riserverebbe al Mediterraneo un ruolo autonomo di "cuore della produzione" e via di accesso ai maggiori mercati di consumo, superando, o integrando, l'attuale posizione di crocevia tra produzione in Oriente e consumi in Occidente.

I trend di sviluppo emersi dall'indagine territoriale e messi in atto dalle Autorità Portuali sono sintetizzati nella seguente tabella:

LINEE DI SVILUPPO DELLE AUTORITÀ PORTUALI

- intervenire in una logica di sistema stringendo accordi ed alleanze con altri porti per cogliere le opportunità offerte dal mercato;
 - creare infrastrutture ed eventualmente ridisegnare il layout portuale per renderlo più efficiente e maggiormente competitivo;
 - l'insediamento in porto e nel retro porto di strutture dedicate alla logistica, quali la piattaforma logistica e il distripark;
 - migliorare e potenziare il sistema intermodale in modo da coniugare lo sviluppo economico con la salvaguardia dell'ambiente;
 - puntare sul waterfront per armonizzare il porto alla città creando servizi per entrambi, migliorando così il paesaggio urbano.
 - rivisitare in chiave moderna la governance dei porti;
 - cogliere le opportunità connesse allo sviluppo dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.
-

Tutte le Autorità Portuali intervistate sono concordi nel ritenere che i traffici merci sono tornati a crescere registrando i livelli antecedenti alla crisi; i numeri dimostrano che l'obiettivo a cui ambiscono è di creare delle strutture quanto più vicine alle esigenze degli operatori sia nazionali ma soprattutto internazionali.

a) Intervenire in una logica di sistema stringendo accordi ed alleanze con altri porti per cogliere le opportunità offerte dal mercato

La globalizzazione del mercato e i suoi effetti sul ciclo della merce devono indurre le singole realtà a ragionare in termini di sistema: è una prospettiva nuova basata non più sulla concorrenza bensì sulla collaborazione e sulla complementarietà.

In questa ottica si è ipotizzata un'alleanza portuale tra i tre scali liguri; sapendo che il 60% del traffico containerizzato, da e per l'Italia, passa attraverso la regione ligure, potrebbe essere proficuo, per ridare competitività ai mercati del Nord Italia, condividere le conoscenze e le competenze acquisite singolarmente offrendo così servizi qualitativamente migliori, avere la possibilità di accedere a maggiori finanziamenti e risorse, godere di un maggiore potere contrattuale e di una maggiore capacità promozionale.

L'alleanza potrebbe, infatti, riguardare la stesura dei prossimi piani regolatori portuali, l'applicazione della legge 84/94 di riforma portuale, la retroportualità, l'autofinanziamento, la promozione e le concessioni: tutti temi comuni alle singole realtà portuali.

In questa prospettiva va considerata anche l'Autorità Portuale di Napoli che recentemente ha esteso la sua competenza al porto di Castellammare di Stabia e sono in corso le procedure per espandere tali poteri anche al porto di Torre Annunziata. L'obiettivo è costruire un unico sistema portuale integrato del Golfo di Napoli in modo da razionalizzare le funzioni e scommettere sulle sinergie e sulle potenzialità derivanti.

È evidente che Castellammare, grazie alla vicinanza della costiera sorrentina, dovrà puntare a potenziare il suo ruolo di porto turistico per le crociere.

Nel 2011 anche le Autorità portuale di Taranto, di Bari e di Brindisi hanno costituito l'Associazione dei Porti Pugliesi (Apulian Ports Association "APP"), la cui finalità principale è di creare un "sistema portuale regionale" che possa competere nei traffici internazionali con un impegno congiunto, basato sulla complementarietà dei servizi offerti dai tre scali. In secondo luogo, una politica di armonizzazione delle procedure operative e di condivisione di Know-how consentirà all'APP una maggiore efficacia dei costi ed efficienza e, quindi, indubbiamente, una maggiore competitività.

Dunque, l'autorità portuale di Taranto, alla luce del processo di internazionalizzazione avviato nel 2002, ha anche sottoscritto (ottobre 2011) un Memorandum of Understanding – MoU con lo scalo cinese di Shenzhen che si aggiunge ai protocolli d'intesa con i porti Yingkou e Xiamen; inoltre sono in via di definizione accordi con altri scali Cinesi, Europei ed anche africani. L'orientamento strategico, intrapreso dall'Autorità, è volto a far conoscere non solo le potenzialità ed i progetti di sviluppo del porto di Taranto ma anche, e soprattutto, del territorio tarantino e di tutto il sistema Puglia.

Così anche Trieste, con un accordo siglato con la Camera di Commercio, sta lavorando in sinergia con tutti gli imprenditori e gli operatori locali per favorire, in modo comune, lo scalo giuliano sui mercati esteri.

In un'ottica di sistema Trieste con i porti di Ravenna, Venezia, Capodistria e Fiume ha dato vita al NAPA (North Adriatic Ports Association), un'associazione con cui i

cinque scali si impegnano formalmente a cooperare ed a incrementare e rafforzare il legame con il territorio, facendo diventare il Nord Adriatico la maggiore piattaforma logistica europea per i traffici, provenienti dal Far East e diretti verso l'Europa Centrale e Centro Orientale. Le potenzialità di questa alleanza infatti sono particolarmente rilevanti (6 milioni di Teu) considerando che i collegamenti tra l'Alto Adriatico e l'Estremo Oriente si stanno intensificando sempre più per via dei vantaggi economici, ambientali e di transit time (ad esempio la connessione Alto Adriatico-Singapore in soli 19 giorni)¹ e ponendosi quindi in concorrenza reale con i porti del Nord Europa.

Un'altra rilevante finalità dell'accordo, oltre alla sua promozione ad eventi e fiere del settore, è acquisire dall'Unione Europea il riconoscimento dei cinque porti come "punti primari" di accesso alle reti TEN-T (multi-port gateway) in un'ottica di unico multi-port gateway. Il NAPA è infatti l'unico esempio di associazione dal respiro internazionale abbracciando 3 Paesi diversi: Italia, Slovenia e Croazia che collaborano attivamente per sviluppare i traffici marittimi.

Infine questa strategia di sistema viene condivisa anche da Barcellona che ha firmato diversi accordi con i porti internazionali, al fine di condividere il know-how e rendere il trasporto merci più efficiente.

In particolare il porto spagnolo ha un rapporto speciale con i porti italiani grazie alla "European Short Sea Shipping" che ha sede a Barcellona; i partner di questo progetto sono sia i porti di Genova e di Civitavecchia, sia gli operatori di trasporto come Grimaldi Lines e Grandi Navi Veloci.

In conclusione dall'analisi effettuata emerge l'importanza del coordinamento e della collaborazione di tutti i player che gravitano intorno al settore portuale, solo così, infatti, si possono mantenere gli standard di sviluppo e i livelli di competitività con i concorrenti europei e dare risalto alle correlazioni esistenti e potenziali con il territorio.

b) Creare infrastrutture ed eventualmente ridisegnare il layout portuale per renderlo più efficiente e maggiormente competitivo

L'aumento dei traffici a livello internazionale ed il perseguimento di economie di scala hanno reso i porti italiani meno attrattivi: sia perché non tutti sono in grado di ricevere navi di nuova generazione, sia perché non hanno adeguato spazio per le operazioni di movimentazione e di stoccaggio delle merci.

Di seguito si vuole brevemente descrivere i diversi interventi infrastrutturali messi in essere dalle diverse Autorità Portuali per migliorare la competitività e che inevitabilmente avranno effetti nel medio-lungo periodo.

Il percorso intrapreso dall'autorità portuale genovese (POT 2012-2014) prevede oltre ad un adeguamento dei bacini di carenaggio e il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente anche il potenziamento delle opere ferroviarie.

Napoli, invece per rispondere alla richiesta di una maggiore efficienza e competitività, ha puntato sull'operazione di dragaggio dei fondali.

¹ Inoltre, la convenienza economica per gli armatori a scegliere gli scali NAPA risiede nella possibilità di servire mercati di riferimento differenti: Nord-Est Italia, Austria, Germania, Ungheria, Croazia e altri paesi del bacino balcanico.

Questo progetto anche se ha riscontrato ritardi determinati da sopravvenute difficoltà nello stoccaggio e nella gestione del materiale di scavo, rappresenta una tappa obbligata per il rilancio del porto partenopeo. Consentire l'ingresso delle navi portacontainer di nuova generazione (9000 Teu - 14,5 m di pescaggio) è una importante leva competitiva, soprattutto considerando che Napoli è una delle principali porte di entrata (circa il 70 % del traffico totale import) per ogni tipologia di merce proveniente dal Far East: dai prodotti elettronici all'abbigliamento passando per le ceramiche. Bisogna poi considerare che il capoluogo campano svolge un ruolo rilevante anche nell'export dei prodotti tipici (prodotti alimentari – arredamento); il 65% delle esportazioni totali, è destinato al centro e al Nord America, la quota rimanente, invece, è diretta al Sud America e all'Africa.

Per un porto, allora, essere dotato di alti fondali risulta essere una caratteristica vincente; lo dimostra lo scalo triestino che con i suoi 18 mt di draft può 'ospitare' navi con una portata superiore a 10.000 Teu che sono solitamente impiegate nella rotta Asia-Europa. Questo aspetto, insieme con uno spostamento della crescita europea verso Est, ha reso per i principali carriers lo scalo di Trieste più attrattivo recuperando competitività nei confronti dei porti del Northern range che soffrono di un maggiore congestionamento dei traffici; volendo poi confrontare la rotta Trieste – Suez (1.300 miglia – meno di 3 giorni di navigazione) con la rotta Amburgo – Suez (3.500 miglia – più di 7 giorni di navigazione) si desume che non solo c'è un risparmio di tempo superiore ai 4 giorni di navigazione ma è, anche, una rotta più breve (circa 2.000 miglia di differenza) e di conseguenza si ha un vantaggio sia in termini di riduzione dei consumi ma anche un beneficio ambientale dovuto alla minore emissione di CO₂.

Ritornando a Napoli, un altro progetto infrastrutturale rilevante è la darsena di Levante che cambierà l'assetto del porto. L'attuale capacità di circa 500mila container annui, con la saturazione dei terminal CoNaTeCo e SoTeCo, verrà raddoppiata a 1 milione di Teu.

L'opera si realizzerà in project financing per un totale di 400 milioni di euro di cui 220 milioni a carico della società CoNaTeCo 50% (Cosco - 50% Msc) e 180 milioni a carico dell'autorità portuale. Tra i diversi interventi da effettuare non bisogna tralasciare che l'economia portuale dello scalo napoletano si basa anche sulla cantieristica; ci sono, infatti, numerose aziende di riparazione e trasformazione navale che vantano una lunga tradizione.

Data l'importanza di questo comparto che conta oltre 1.500 addetti (2.000 nell'indotto) l'autorità portuale ha già pensato all'adeguamento delle infrastrutture ed una pianificazione mirata.

Infine alla luce dei dati emersi sul comparto delle Autostrade del Mare (710.000 passeggeri ed una movimentazione merce di circa 3.750.000 tonnellate nel 2010) sono state programmate una serie di interventi infrastrutturali ad esempio, il potenziamento delle banchine ed il miglioramento della viabilità interna al porto affinché lo scalo partenopeo possa consolidare la sua funzione di snodo fondamentale.

Anche il Piano di rilancio 2012 - 2017 dell'Autorità Portuale di Trieste è orientato al potenziamento delle infrastrutture per un totale di 334 milioni di cui 272 già disponibili e la restante parte, 62 milioni, sarà a carico dei concessionari che hanno già

manifestato il proprio interesse nel co-investimento². Il trasporto dei container dello scalo triestino ha chiuso il 2011 con un +50,12% di tonnellate movimentate ed è per questo che si è deciso di potenziare il terminal container, il molo VII, per un valore di euro 152 milioni; in progetto c'è anche la realizzazione del polo crociere (22 milioni).

Inoltre, sempre nel piano presentato dall'Autorità Portuale di Trieste compare anche la costruzione del nuovo Molo VIII che amplierà ulteriormente l'offerta complessiva nel comparto dei contenitori.

L'estensione di questo molo sarà di oltre 90 ha e godrà di fondali profondi (fino a 18 metri di pescaggio) e 1.200 m di banchina, 3 pontili, 13 nuovi ormeggi: sicuramente tutte queste caratteristiche renderanno questa struttura tra le più interessanti del Sud-Europa. Inoltre proprio perché i traffici ro-ro sulla direttrice Medio Oriente e Turchia si stanno incrementando c'è in cantiere la realizzazione di un nuovo terminal Ro/Ro a Noghere (153 milioni di euro), nella parte sud del porto, esso consentirà di accogliere oltre quattro grandi navi Ro/Ro contemporaneamente e sarà dotato di ampi piazzali per la sosta dei veicoli, oltre che di ottimi raccordi ferroviari e stradali.

Infine Trieste si sta impegnando in politiche green come l'elettificazione delle banchine e nuovi impianti fotovoltaici. Su questo fronte è impegnata anche Genova con la Provincia e la fondazione Muvita con la realizzazione del Piano Energetico Ambientale Portuale.

Sulla stessa lunghezza d'onda si muove Barcellona i cui principali progetti si riferiscono, infatti, a due aree principali: l'ampliamento delle infrastrutture specializzata nella movimentazione dei contenitori e l'aumento della capacità di rinfuse liquide.

Per quanto riguarda la prima macro area di intervento, ci sono due iniziative in fase di sviluppo: a luglio 2012 sarà operativo il nuovo terminal container gestito da Hutchison-TerCat presso del molo Prat, che avrà una capacità annua di gestione di 2,65 milioni di Teu per un investimento di circa 500 milioni di euro; inoltre sarà ampliato di 18 ettari il terminal container TCB, aumentando così la sua capacità di 2,1 milioni di Teu. Questi lavori rappresentano un investimento di 56 milioni di euro e saranno completate nel 2013.

Tre sono invece i programmi per l'aumento della capacità delle rinfuse liquide:

- l'apertura di una nuova banchina in cui l'Autorità Portuale di Barcellona e gli operatori privati hanno investito 11,8 milioni di euro e permette di ricevere navi tank più grandi; inoltre il download ratio è passato dai precedenti 1.200 m³ per ora all'attuale capacità di 3200 m³ per ora;
- la Società Meroil Oil, in joint-venture con Lukoil, sta per finire l'ampliamento del proprio terminal petrolio al Porto di Barcellona con un investimento di 50 milioni di euro. Il terminal, con una superficie di 85.000 m² ed una capacità di 650.000 m³, è stato ampliato con un'ulteriore superficie di 40.000 m² raggiungendo una capacità di 1 milione m³.

² Inoltre, a partire dal 2015, il Piano prevede la realizzazione di ulteriori opere per le quali, considerata l'entità dell'investimento (252 milioni) e vista l'importanza "nazionale" delle infrastrutture che l'APT intende realizzare, è necessario ottenere una specifica copertura finanziaria da parte dello Stato.

- il terminal bulk Tradebe sta investendo 50 milioni di euro per ampliare la sua sede presso il Porto di Barcellona.

c) Insediare nel porto e nel retro porto strutture dedicate alla logistica, quali la piattaforma logistica e il distripark

Orientare i porti ad uno sviluppo logistico ed industriale risulta essere una tappa obbligata emersa da tutti gli scali, nazionali e non, dell'indagine territoriale. Non basta più finanziare la realizzazione di banchine e di infrastrutture portuali o puntare su un rinnovamento tecnologico delle strutture esistenti ma diventa indispensabile una policy di integrazione con le aree retroportuali e con il trasporto intermodale; solo in questo modo si può garantire il riposizionamento dell'Italia e, più in generale del Mediterraneo, al centro dei grandi flussi di traffico. Quest'aspetto risulta essere il più critico per gli scali italiani in cui i lavori, finalizzati a portare i servizi portuali più vicini agli operatori e ai clienti finali, risultano più indietro rispetto ai già avviati ed efficienti processi di integrazione del porto catalano. Lo scalo spagnolo ha istituito una rete di piattaforme logistiche per le merci interne, creando una serie di infrastrutture locali e terminal terrestri per aiutare gli operatori e gli spedizionieri (importatori ed esportatori) a realizzare catene logistiche più produttive ed incanalare tutti i prodotti attraverso questo gateway. I principali terminal, distribuiti strategicamente, sono: Terminal Merci Zaragoza (TMZ), il Tolosa Goods Terminal (TMT), Saint Charles Rail Terminal (Perpignan), e le piattaforme logistiche in Coslada (Madrid) e Azuqueca de Henares e Yunquera de Henares (Guadalajara).

Così se è vero che la logistica è l'arte di *"far sì che una cosa sia al posto giusto nel momento giusto"* (l'oggetto della logistica è l'ottimizzazione dei tempi mentre l'oggetto del trasporto è l'ottimizzazione della distanza - in questo modo la localizzazione delle attività non è più funzione della produzione ma del delivery) Barcellona si è impegnata costantemente negli anni ad aumentare il *customer service*; per questa ragione si è dotata di un marchio di qualità: l'*efficiency network*. Esso racchiude rivenditori specializzati in merci containerizzate impegnati ad offrire affidabilità e sicurezza ai loro clienti: si è puntato su un team di lavoro altamente professionale e su un servizio basato sulla sicurezza che le merci arrivino al cliente (affidabilità della spedizione e assenza di ritardi). La struttura logistica satellitare, evitando così la sovrapposizione merceologica-spaziale, ha contribuito notevolmente al suo successo. Altro punto a favore dell'aspetto logistico di Barcellona è sicuramente la *connettività interna*, intensificata con nuovi servizi di collegamento tra il porto e il network ferroviario europeo che ha contribuito a rafforzare la sua posizione di *'the gateway into Southern Europe for Asian traffic'*.

Nei porti italiani, invece, solo recentemente si stanno avviando opere di bonifica e di riqualificazione dei territori adiacenti al porto che possano essere destinati ad aree retro portuali o distripark per consentire alle merci, non più il semplice attraversamento del porto senza fermarsi ma innescando attività economiche, occupazione e valore aggiunto.

La sfida attuale dei porti è creare una piattaforma logistica avanzata (distripark) in grado di ricoprire il ruolo di anello di congiunzione fra industria e servizi. Essa è

un'area dove è possibile dare valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico dei container: le merci vengono prelevate dai container e attraverso attività logistiche a valore aggiunto quali il confezionamento, l'etichettatura, l'assemblaggio, il controllo di qualità e l'imballaggio, vengono poi organizzate per la spedizione, adattandole così alle richieste del cliente finale e ai requisiti del paese di destinazione ottenendo vantaggi in termini di *customer satisfaction*.

L'importanza dei *distripark* deriva dal fatto che essi non sono solamente da sostegno alle attività portuali legate al traffico container, ma si pongono al servizio delle imprese e dei settori produttivi sia locali sia esterni all'area portuale, creando occupazione e un notevole indotto.

In particolare, Genova sta lavorando intensamente per l'ammodernamento e il prolungamento della sopraelevata portuale, inoltre l'avvio della costruzione del distripark e dell'auto parco consentiranno di raddoppiare la sua capacità nel 2015/2016 sperando che questo intervallo temporale possa coincidere anche con la conclusione del Gottardo e, nell'ambito del corridoio 24, con il terzo valico dei Giovi.

Così, affinché si creino circuiti virtuosi nell'economia anche Napoli avverte sempre più la necessità di una piattaforma intermedia tra il porto e l'interporto. Lo scalo napoletano infatti attualmente non dispone di una area logistica dove trasportare i container da lavorare prima di movimentarli verso gli interporti, in modo da liberare in tempi rapidissimi le banchine. L'Autorità Portuale di Napoli auspica quindi di acquisire a demanio nuovi spazi attigui a quelli del porto e snellire le procedure burocratiche che portano inevitabilmente a rallentare i tempi.

In questo modo si cerca di rispondere all'esigenza prioritaria degli operatori internazionali, ovvero l'affidabilità dei tempi più che la rapidità: questo è il servizio che il porto deve offrire agli armatori. Per questo circa 240 milioni dei 667 dei fondi Por Fesr saranno destinati alla logistica napoletana.

L'AP di Taranto è molto proiettata verso lo sviluppo della logistica nell'area portuale ed è infatti impegnata a far diventare il suo scalo un porto di terza generazione. A marzo 2012 è stato inaugurato il cantiere per l'avvio dei lavori di realizzazione del progetto "*Piastra Portuale - Piastra Logistica integrata al sistema intermodale della rete trasportistica del Corridoio Adriatico*". La Piattaforma pugliese si propone come centro d'interscambio fra diverse modalità di trasporto (strada – ferro – mare) e centro di prestazione di servizi alle merci, secondo una logica di integrazione operativa e informatizzata tra i diversi soggetti in essa operanti.

L'infrastruttura logistica sarà di 200.000 m² ubicata in ambito portuale e costerà circa 220 milioni di euro; le attività operanti saranno principalmente dedicate ai servizi logistici generali come quelle concernenti lo stoccaggio, il carico/scarico, il *groupage/degroupage*, il consolidamento, l'imballaggio/disimballaggio, il riempimento/svuotamento, e la distribuzione; più le operazioni a valore aggiunto come il controllo qualità, l'assemblaggio, il perfezionamento finale e la personalizzazione del prodotto e i test di funzionamento. Gli utenti cui si rivolge la Piattaforma sono le imprese che richiedono la manipolazione delle merci nei processi finali di spedizione e distribuzione e gli operatori nazionali e internazionali della logistica. Dunque affinché il porto di Taranto diventi un'interfaccia con le filiere produttive e trasportistiche è

necessario provvedere a nuove competenze, a figure specializzate che genereranno ricadute positive sull'intero territorio.

Anche l'AP di Trieste, avendo ricevuto il finanziamento dei 32 milioni del CIPE, ha avviato la progettazione esecutiva, le procedure di gara che porteranno, dopo due anni di cantiere, alla costruzione di una banchina di circa 380 metri e un'area utile di piazzale portuale di circa 12 ettari, per una spesa complessiva di 132 milioni di euro di investimento. Inoltre a gennaio è stata intrapresa un joint service tra la società di gestione del terminal container e la Rail Cargo Austria; nel futuro si prevedono ulteriori accordi con le Ferrovie Slovene per rafforzare la posizione dello scalo.

Inoltre l'AP di Trieste, a dicembre 2011, ha sottoscritto con il dicastero dell'ambiente un Protocollo d'Intesa sul "Rilancio sostenibile delle aree del Porto di Trieste" finalizzato proprio alla promozione ed allo sviluppo sostenibile del territorio portuale e della sua economia. Ed è proprio in virtù di questo accordo che la piattaforma logistica verrà costruita su queste aree caratterizzate da una situazione di forte degrado ambientale che dovranno essere bonificate portando notevoli vantaggi dal punto di vista ambientale ed economico. Altra carta vincente, per il sistema logistico triestino, è il regime di Porto Franco in grado di attirare non solo capitali e investitori internazionali, ma anche attività commerciali, turistiche, high tech e servizi.

d) Migliorare e potenziare il sistema intermodale in modo da coniugare lo sviluppo economico con la salvaguardia dell'ambiente

Tra gli obiettivi basilari sul futuro dei trasporti stabiliti nell'ultimo Libro Bianco, adottato dalla Commissione Europea, vi è portare avanti una politica competitiva e sostenibile. Lo sviluppo di alternative al trasporto su gomma è diventato un imperativo; bisogna razionalizzare la catena del trasporto attraverso l'impiego coordinato delle diverse modalità possibili e favorire il perseguimento di economie di scala e di sinergie.

L'AP di Genova con la scelta strategica di prolungare il parco ferroviario e renderlo più competitivo ha esplicitamente dichiarato la sua intenzione di aumentare i volumi trasportati via ferrovia e garantire anche una maggiore efficienza nel navettamento dei carichi verso i retro-porti (Piano del Ferro).

L'obiettivo finale è connettere i porti liguri con il sistema produttivo del Nordovest e potenziare l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa, su cui oggi transita solo il 25% del traffico merci sviluppato sul corridoio, percentuale che l'Unione Europea vorrebbe raddoppiare entro il 2020.

Anche Taranto, tra le sue maggiori proposte, fornisce l'avanzamento e il perfezionamento del raccordo ferroviario tra l'area portuale della città e la rete ferroviaria nazionale. Tale iniziativa è oggetto di un protocollo d'intesa, sottoscritto il 18 giugno 2010, dal titolo "Norme, condizioni ed obblighi per l'esecuzione ed il finanziamento dell'intervento di attrezzaggio infrastrutturale ferroviario nonché del collegamento del bacino logistico "Porto di Taranto" con la rete ferroviaria nazionale" in cui sono coinvolti diversi soggetti: l'Autorità Portuale di Taranto, il

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Puglia, RFI Sp³ e il Distripark Taranto scarl.

Questo progetto porterà vantaggi in termini di tempo, di sicurezza e riduzione del costo del trasporto, con indubbi benefici ambientali; si innescherà infatti, una significativa inversione di tendenza dell'attuale e prevista ripartizione modale del traffico merci⁴.

Paradossalmente anche Trieste, il porto più ferroviario d'Italia, deve rafforzare il suo sistema ferroviario cercando di sfruttare dei binari inutilizzati: servirebbe infatti una rete ferroviaria retroportuale operativa 24 ore su 24, che consenta di movimentare in maniera più efficiente i volumi attuali e renda possibile sfruttare tutta la capacità dei binari; risulta così indispensabile creare un sistema capace di collegare le future aree di espansione del porto alle grandi direttrici di traffico ed ai corridoi europei.

In questa ottica Trieste è inclusa nell'elenco dei c.d. "core port" proposti dalle Reti TEN-T ovvero porti ritenuti strategici per volumi di traffico e per posizione: infatti nell'area retro-portuale si intersecano il corridoio nr. 1 "Baltic-Adriatic Corridor" e il nr.3 "Mediterranean Corridor". È necessario quindi intervenire sulle infrastrutture di accesso e di collegamento con il mare in modo che questo disegno possa diventare concreto.

Trieste credendo nell'importanza del sistema intermodale come fonte primaria per la ripresa economica, ha siglato un accordo con il porto di Rostock con l'obiettivo di sviluppare il trasporto ferroviario intermodale lungo la direttrice che collega i due porti e le relative aree economiche dell'hinterland del Mar Baltico e del Nord Adriatico.

Dunque, il sistema intermodale puntando ad un ciclo di trasporto continuo, nel quale la merce non subisce rotture di carico, ha bisogno di infrastrutture adeguate.

In un'ottica di logistica integrata la realizzazione della Darsena di Levante a Napoli, comporterà la ridefinizione dell'intero processo di movimentazione e di trasporto, sia all'interno del porto sia verso gli assi viari. La valutazione dell'impatto ambientale di quest'opera, infatti, prevede il vincolo che il 50 per cento del traffico avvenga su ferro, attenuando così il traffico su gomma, l'inquinamento e la congestione di tutta la viabilità cittadina (330 milioni serviranno per realizzare il passante ferroviario ed altri 95 al prolungamento della linea ferroviaria esistente).

Altro aspetto da considerare è che il trasporto marittimo con le Autostrade del mare e con l'offerta di servizi efficienti, è un elemento chiave del sistema intermodale per fronteggiare il congestionamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Così i porti del Mediterraneo (Barcellona, Genova, Napoli, Trieste, etc.) devono saper offrire servizi efficaci, regolari e frequenti, atti a competere con il trasporto stradale. In tal senso i servizi di cabotaggio e *short sea shipping* sono considerati strategici perché consentono di evitare alcune strozzature del traffico ed integrare o sostituire itinerari terrestri difficoltosi.

³ Il citato protocollo individua RFI SpA quale soggetto attuatore e beneficiaria del finanziamento PON Reti e Mobilità 2007-2013 (fino ad un massimo di €35.000.000,00).

⁴ La potenzialità di movimentazione per 5 binari operativi ed operazioni di carico/scarico dei pianali con gru a portale è pari a circa 190.000 UTI ottenuta come prodotto di 2400 (lunghezza binari operativi) per 40 (UTI/ anno x ml di binario operativo) per 2 (coefficiente di dinamicità).

Dunque, l'autostrada del mare che collega Trieste alla Turchia, la maggiore del Mediterraneo, è senza dubbio uno dei fiori all'occhiello del porto giuliano, così Barcellona ha servizi SSS regolari con l'Italia (Genova, Civitavecchia, Livorno, Porto Torres) e con il Nord Africa (Tangeri e Tunisi). Anche lo scalo partenopeo negli ultimi 4 anni ha registrato un forte incremento dei traffici del settore cabotiero e sta puntando molto su questo comparto, sul sistema di collegamento per merci e passeggeri con le isole (Sicilia, Sardegna Corsica e arcipelaghi minori), con gli altri grandi porti italiani e con le principali città portuali dei paesi del Mediterraneo (Nord Africa, Spagna e Francia in primis).

e) Puntare sul waterfront per armonizzare il porto alla città creando servizi per entrambi, migliorando così il paesaggio urbano

In seguito alle trasformazioni fisiche e funzionali delle attività portuali, il rapporto tra la città e il porto è in via di ridefinizione: i nuovi provvedimenti di legge stabiliscono che ci debba essere un'integrazione tra i piani regolatori portuali e quelli delle città; vengono così proposti progetti urbanistico-infrastrutturali da parte delle autorità portuali.

Genova punta alla riqualificazione della zona di Voltri con il nuovo viadotto e la creazione di alcuni piazzali ed opere a protezione della passeggiata a mare; la nuova darsena nautica di Levante ed infine la riqualificazione del ponte Parodi-Hennebique⁵.

Oltre a ponte Parodi tutto il *waterfront* compreso tra Calata Bettolo e il ponte dei Mille (prolungato fino a 330 metri) procede in linea con la tabella di marcia e dovrebbe arrivare a compimento nel 2014.

Essendo Genova tra i porti leader nel settore crocieristico, posizione rafforzata con l'intesa con Msc e con la presenza crescente di Royal Caribbean, sta puntando all'ammodernamento della stazione marittima e in parallelo si sta sviluppando un piano di rilancio dell'aeroporto con l'incremento delle rotte, in modo da attrarre sempre più turisti.

Anche per Napoli la riqualificazione del *waterfront* sarà un punto essenziale nella futura strategia dato che nel 2011 con 1.207.000 passeggeri si conferma al terzo posto, dopo Civitavecchia e Venezia, per il traffico dei crocieristi.

Unico neo del progetto napoletano è individuare⁶ i soggetti che intendono investire in questa operazione: nonostante l'A.P. avesse previsto la costituzione di una *new-co holding* (Nausicaa) a capitale interamente pubblico (52% Autorità portuale e 48% suddiviso in quote paritetiche tra Regione, Comune e Provincia) si sono verificate delle lungaggini procedurali e burocratiche oltre che conflitti tra gli aderenti che hanno portato Nausicaa alla liquidazione; attualmente infatti, è l'A.P. deputata a programmare e gestire la trasformazione dell'area turistico-monumentale del porto di Napoli. Un altro limite di questa iniziativa che riguarda tutta l'area dal Molo Beverello

⁵ Ponte Parodi avrà la funzione di piazza tridimensionale sul Mediterraneo, con ben 11.700 metri quadri affacciati sullo specchio acqueo del porto.

⁶ Il progetto, come si legge nella Relazione annuale 2011, è dotato di una straordinaria flessibilità grazie alla possibilità di realizzarlo a stralci.

all'Immacolatella, è trascurare il molo San Vincenzo che avrebbe consentito invece di avere una stazione marittima all'altezza della città e del porto di Napoli.

Nella stessa ottica è programmata la *realizzazione di un centro servizi polivalente* al molo San Cataldo di Taranto; esso sarà in grado di assolvere a funzioni logistiche, culturali e ricreative. La realizzazione dell'edificio polifunzionale intende promuovere, coerentemente con le indicazioni del nuovo Piano Regolatore Portuale, un processo di riqualificazione del *waterfront* portuale e di integrazione tra la città e il porto.

Infine Trieste sta lavorando sul recupero del porto vecchio per farlo divenire un catalizzatore di eventi culturali e turistici di un'area urbana che, interagendo con il mare, stimola attività tradizionali e nuove. I processi di recupero e valorizzazione che lo riguardano avverranno in funzione delle esigenze di riqualificazione e riposizionamento della città nella concorrenza internazionale, secondo le nuove regole della competitività urbana, non più centrata solo sulla produzione, sulle infrastrutture o sul commercio, ma orientata ad altre istanze quali l'acquisizione di eventi e visitatori nell'arena mondiale.

f) Rivedere in chiave moderna la governance dei porti

Questo è un punto cui tutte le Autorità Portuali intervistate hanno attribuito molta rilevanza.

Premesso che la realizzazione di un progetto infrastrutturale in ambito portuale coinvolge una pluralità di soggetti, pubblici e privati, Genova e di Napoli sostengono che l'autonomia finanziaria e funzionale delle Autorità portuali è essenziale per avvicinarsi al modello nordeuropeo che permette agli enti di coordinamento dei porti, costituiti solitamente da società per azioni a maggioranza pubblica, di acquisire partecipazioni in società di logistica, terminal retro portuali, imprese intermodali e ferroviarie.

La questione dell'autonomia finanziaria alle autorità portuali è diventata ormai annosa: la loro partecipazione al gettito erariale prodotto nei porti alimenterebbe un circolo virtuoso che garantirebbe certezza di investimenti sul lungo periodo, così da superare le persistenti criticità, come ad esempio quella dell' "ultimo miglio", cioè le strozzature ancora esistenti nell'interconnessione tra i nodi portuali e le reti a monte (sia stradale che ferroviaria) che impediscono la fluidità nell'interscambio delle merci.

Anche Taranto propone una rivisitazione in chiave più moderna della governance dei porti nel senso che occorrerebbe intervenire per lo snellimento dei procedimenti relativi ai contratti ed agli appalti pubblici per la realizzazione delle opere infrastrutturali e per l'adozione/approvazione del PRP.

Infine l'AP di Trieste è orientata ad una sua privatizzazione affinché si renda più flessibile l'attuazione dei progetti e si possa coinvolgere maggiormente il capitale privato.

g) Cogliere le opportunità connesse allo sviluppo dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo

Dalle interviste emerge la consapevolezza delle opportunità che possono derivare ai porti italiani dallo sviluppo economico e sociale dei paesi che si affacciano sulle Sponde Sud ed Est del Mediterraneo.

L'Autorità Portuale di Taranto ha infatti evidenziato che gli scambi e i flussi non consistono più soltanto in meri spostamenti di merci intese come materie prime e prodotti commerciabili, dalle aree di produzione ai mercati di consumo. Si assiste ad un fenomeno di più ampia portata che vede scambi di *commodities* immateriali di diversa natura: competenze, tecnologie, risorse naturali, ambientali, energetiche e culturali tra paesi che hanno registrato un diverso tasso di crescita del prodotto interno lordo nonché una diversa composizione della popolazione. E il Mediterraneo è un protagonista di privilegio in questo panorama. I paesi del Nord Africa e del Medio Oriente, ad esempio possiedono una popolazione molto più giovane con un tasso di crescita più elevato rispetto ai Paesi europei il che si traduce nella necessità di ripensare il ruolo da attribuire al Mediterraneo e di considerarlo luogo di sperimentazione per processi di integrazione e partenariato.

Il porto di Genova individua nella crescita dei paesi della Sponda Sud delle chiare prospettive di sviluppo in quanto lo scalo ha le potenzialità per diventare il cuore dell'interscambio tra Nord Europa e Nord Africa, che è in forte crescita sia nel comparto merci che in quello passeggeri. Genova è diventata la capitale in Italia del traffico passeggeri per il nord Africa, Tunisia e Marocco: questo è grande un punto di forza da non sottovalutare che è destinato nei prossimi anni ad avere un ruolo importante nella crescita dello scalo.

Anche il porto di Barcellona considera il Mediterraneo un'importante area di business e in quest'ottica sono state già realizzate numerose *trade mission* per rafforzare le relazioni commerciali con Marocco, Algeria, Tunisia, Turchia e Egitto.

Negli schemi che seguono sono sintetizzate le prospettive e le criticità evidenziate dalle Autorità Portuali:

AUTORITÀ PORTUALI	
Prospettive future	Punti di criticità
• adeguamento infrastrutture terrestri • bonifica e riqualificazione aree adiacenti al porto • organizzazione in sistemi portuali • relazioni/accordi con i Paesi della Sponda Sud Est del mediterraneo	• infrastrutture obsolete • carenti integrazioni intermodali • infrastrutture retro portuali non adeguate • elevati controlli doganali • assenza autonomia finanziaria • snellimento burocratico • <i>governance</i> portuale

d) La finanza

Considerata la globalità del settore dello shipping, non può mancare nell'analisi uno degli elementi fondamentali per il suo sviluppo: la finanza. Le esigenze degli armatori sono sempre più legate alle nuove tempistiche di restituzione del debito nelle more del

superamento dell'attuale crisi economica; anche la realizzazione delle infrastrutture necessarie a restituire competitività al sistema logistico nazionale richiede ingenti capitali, che per le pressioni che ci sono sulla spesa pubblica, sono ormai sempre più limitati. Il sistema bancario sta muovendosi nella direzione di sostenere il settore offrendo alle imprese prodotti specifici ed elevate competenze tecniche, mentre gli enti e le istituzioni, pubbliche e private, si stanno impegnando nella valorizzazione delle risorse a disposizione attraverso la creazione di strumenti finanziari agevolati.

Le strutture contattate per questa indagine, sebbene molto diverse tra loro e quindi con ruoli e *mission* differenti, hanno espresso nel corso delle interviste alcune considerazioni analoghe che è stato quindi possibile razionalizzare in alcune macrotematiche riportate di seguito:

Attenzione del sistema finanziario verso il comparto

Premesso che quando si parla di shipping si intendono sia imprese di diversa dimensione e variegate esigenze sia anche infrastrutture, la finanza coinvolta nel settore agisce su di un piano complesso in quanto a sostegno di progetti ed iniziative di dimensione e rilevanza assolutamente diversi.

Il Gruppo Intesa Sanpaolo e Mediocredito Italiano in particolare (la banca del Gruppo specializzata nel finanziamento per lo sviluppo delle PMI) con la creazione di un Desk specifico per lo shipping, vanta un'alta professionalità nel comparto in grado di supportare gli armatori nell'analisi dei progetti basati su dettagliati business plan economici e finanziari, per sostenere i piani strutturati di crescita e di sviluppo condividendone e avallandone le scelte e i programmi di investimento e garantendo un costante aggiornamento sui trend dei mercati. L'industria armatoriale italiana si rivolge da sempre alle grandi banche nazionali e agli istituti specializzati internazionali allo scopo di creare un'alleanza funzionale che non si limiti all'erogazione dei finanziamenti, ma renda disponibili servizi di elevato standard qualitativo. L'imprenditore armatore presenta infatti la necessità di avere interlocutori con competenze specifiche nel settore in tutte le sue componenti, dall'ambito legale all'assicurativo, nazionale ed internazionale. La disponibilità di strutture bancarie mirate è ancora più importante alla luce della profonda crisi finanziaria ed industriale che ha portato ad un perdurante eccesso di stiva in tutti i segmenti di mercato e ha determinato una significativa revisione dei piani di investimento delle imprese armatoriali.

I progetti infrastrutturali contemplano naturalmente grandi investimenti, che possono essere finanziati con operazioni di Partenariato Pubblico Privato (PPP) anche se nel nostro Paese, come rilevato dall'EPEC, il ricorso a questo strumento è ancora limitato. In Italia infatti il settore pubblico presenta ancora vaste aree di miglioramento nella gestione di iniziative complesse come lo è un PPP. L'utilizzo degli advisor in fase di preparazione di un progetto è molto limitata, perché molto spesso gli Enti Pubblici non hanno i necessari mezzi finanziari per far fronte a tale spesa. Inoltre, è ancora poco sviluppato, a livello di governo centrale, il controllo sui diversi step previsti nell'ambito di un'iniziativa di PPP e spesso l'Unità Tecnica Finanza di Progetto

(UTFP) espleta il proprio ruolo di dare pareri nell'ambito di progetti che poi alla fine non arrivano a conclusione, rendendo di fatto poco produttivo il lavoro svolto.

A livello normativo, la legge (con il Codice degli Appalti) non esprime in modo chiaro la differenza tra i contratti di concessione ed il PPP alla maniera britannica, che sono 2 strumenti molto diversi e sui quali sarebbe utile avere una regolamentazione differente.

Anche nella gestione della fase di messa in gara di un progetto la norma è abbastanza complicata, in quanto offre 3 o 4 possibilità diverse, mentre poco normata è la parte inerente la preparazione del progetto, la fase di finanziamento, l'implementazione e il monitoraggio dell'iniziativa.

A livello di singola iniziativa, c'è da dire che spesso l'analisi che è fatta a monte di un progetto tocca in maniera significativa alcuni punti essenziali quali ad esempio il *Value for money* dell'investimento, la capacità del pubblico di pagare questi investimenti anche nel lungo termine, l'allocazione dei rischi principali. Molto spesso, dunque, i progetti che prendono avvio non hanno delle basi solide per poter procedere fino alla fine; e così nel 90-95% dei casi le iniziative non raggiungono il *financial closing*. Quei pochi progetti che invece riescono a raggiungere tale fase finale, richiedono molto sforzo, le procedure vengono portate avanti con molta difficoltà e con tempi lunghissimi.

Da un lavoro di monitoraggio fatto dall'EPEC risulta che su 3-4 mila progetti di PPP messi a gara dal 2001 sono arrivati al *financial closing* solo 45 progetti; è evidente un tasso di mortalità altissimo.

In Italia c'è un grande bisogno di affrontare questi temi riformando il sistema e rafforzando i punti in cui esso appare ancora debole; magari cercando di restringere l'utilizzo del PPP per investimenti sopra una certa soglia, e soprattutto dando molto più sostegno agli enti pubblici, standardizzando documenti e processi.

In termine di importi, è il settore dei trasporti a farla da padrone; ma è quasi naturale, nel senso che le infrastrutture di trasporto costano tantissimo. In termini di numero di operazioni esso prevale nei settori di *social infrastructure*.

Criticità maggiormente diffuse nell'ambito delle operazioni finanziarie inerenti il settore dello shipping

Riguardo alle imprese, le maggiori criticità, connesse alla crisi, sono legate al negativo andamento dei noli ed al conseguente ridursi del valore degli asset marittimi.

Per quanto riguarda le iniziative in PPP, per il primo trimestre del 2012 i dati non sono molto confortanti. Sia in termini di numero di transazioni che di volumi, i dati sono molto più bassi rispetto a quanto fatto nei primi semestri del 2010 e del 2011. Le ragioni sono principalmente due:

1. il rallentamento generale dell'economia e soprattutto le grandissime pressioni che ci sono sulla spesa pubblica, e quindi sulle possibilità degli investimenti pubblici. Tantissimi programmi PPP sono stati cancellati, e un po' di ripresa nell'utilizzo dello strumento c'è stata solo nel Regno Unito.
2. altro tema fondamentale è il finanziamento delle operazioni: l'impatto della crisi e le nuove regole di settore (Basilea III) è stato notevole per le banche commerciali,

che non riescono più a fare finanziamenti a lungo termine a costi ragionevoli e compatibili con ciò che richiede l'economicità dei progetti PPP. A queste condizioni il sistema bancario non riesce più a fare dei finanziamenti con obblighi che siano ragionevoli per gli sponsor privati.

Strategie di sviluppo della struttura nell'ambito del settore

Le strutture intervistate concordano nel ritenere lo shipping un settore strategico per l'economia italiana.

Riguardo al finanziamento delle infrastrutture, la *Project Bond Initiative* potrebbe essere lanciata a breve almeno in una fase pilota. Si tratta di uno strumento molto specifico, che potrà essere diretto ad un numero limitato di progetti. Non può essere vista come una soluzione definitiva per tutti i problemi legati al finanziamento delle infrastrutture, ma è un'opportunità. C'è da dire comunque che gli importi disponibili saranno abbastanza limitati e la qualità richiesta ai progetti per l'accesso sarà molto elevata, rendendo la possibilità di accoglimento delle richieste limitata.

La qualità dei progetti è una questione nodale per incoraggiare i finanziatori ad investire.

L'obiettivo della BEI e della Commissione Europea è, quindi, trovare una strada per rialzare la qualità creditizia dei progetti in modo da raggiungere il livello minimo richiesto dagli investitori finanziari per poter investire. Rimane, però, il problema che se il Paese in cui il progetto prende avvio non assicura chiarezza, stabilità e certezza, anche con gli strumenti più sofisticati non si giungerà mai ad ottenere il rating necessario per gli investitori. Ancora una volta si ripresenta una carenza normativa, giuridica e istituzionale fondamentale.

Al fine di offrire un'immediata percezione dei pareri e dei punti di vista dei protagonisti del mondo della finanza intervistati in merito ai *topic* di questa indagine territoriale, tutte le considerazioni emerse dall'analisi dei diversi contributi sono state sinteticamente raccolte in uno schema riepilogativo.

a. Attenzione del sistema finanziario verso il comparto	• Settore di rilevante interesse perché <i>capital & asset intensive</i> • Competenze e professionalità richieste molto elevate • Esigenza di servizi di elevato standard qualitativo.
b. Criticità maggiormente diffuse nell'ambito delle operazioni finanziarie inerenti lo shipping	• Per le imprese: Riduzione del valore degli asset per effetto dell'oscillazione al ribasso dei noli • Per le infrastrutture: Pressioni sulla spesa pubblica e quindi sugli investimenti • Per le infrastrutture: Aumento dei costi per i finanziamenti a lungo termine delle operazioni • Per le infrastrutture: Quadro normativo, giuridico e istituzionale non sempre chiaro
c. Strategie di sviluppo	• Strategie di crescita nel settore • Project Bond Initiative

Box - L'importanza della formazione nel settore dello shipping

Confitarma al servizio dei giovani

La Confederazione Italiana Armatori ha tra i suoi obiettivi quello di promuovere lo sviluppo della marina mercantile italiana, curando l'assistenza e la tutela degli interessi di tutte le imprese associate. Per tale finalità, a partire dal 2000, ha rivolto un maggiore interesse alla formazione e alla creazione dell'Accademia della Marina Mercantile che opera con corsi IFTS (Formazione Tecnica Superiore) ed è diventata Fondazione rientrando nei criteri del MIUR per l'ottenimento di titolo di ITS equivalente a quello rilasciato dal vecchio Istituto Nautico abilitante alla professione.

L'aspetto più importante di questa esperienza, che diventa pertanto un progetto pilota per future iniziative, è il collegamento tra scuola e mondo del lavoro: infatti Confitarma unisce soggetti istituzionali come l'Università di Genova o il Comune di Torre del Greco al mondo imprenditoriale con lo scopo di allargare sempre più questo progetto ad altri soggetti del cluster marittimo.

L'Accademia prevede un corso aperto di durata biennale da svolgere con lezioni frontali e in seguito a bordo delle navi, con 100 nuovi ingressi l'anno e con 4 settori specifici di specializzazione:

- crociere e trasporto passeggeri;
- carichi pericolosi;
- carichi secchi;
- settore *off shore*.

Se sotto l'aspetto economico si considera il rapporto domanda/offerta, il settore dello shipping assorbe annualmente 400/500 ufficiali l'anno, dei quali i diplomati dell'Accademia rappresentano il 25% della domanda poiché nel corso della formazione vengono colmati *gap* come la conoscenza dell'inglese tecnico e dei programmi computerizzati di gestione integrata, entrambi applicati direttamente in fase pratica durante il corso.

Senza dubbio anche questo innovativo progetto ha risentito della crisi globale e del crollo dei noli, ma il trasporto merci continua e, nonostante l'incremento del numero di navi, c'è un incremento (seppur in misura meno proporzionale) anche del traffico commerciale.

Si registra quindi un eccesso di offerta di stiva e il mercato tende a scendere: ciò permette, d'altro canto, di effettuare una selezione dei fornitori e, in tale scenario, chi ha investito in sicurezza, in organizzazione aziendale ed ha tutta una serie di certificazioni si trova avvantaggiato rispetto agli altri.

È possibile, quindi, fare anche una selezione di tipo qualitativo che, in linea di massima, è difficile fare quando la domanda è superiore all'offerta.

Infine, va detto che lo shipping si rivolge ad un mercato sovranazionale e le aziende che sono internazionalizzate probabilmente hanno subito gli effetti della crisi in maniera minore rispetto a quelle localizzate sul solo territorio nazionale o che hanno solo qualche interscambio sul territorio europeo. Ciò perché la recessione del vecchio continente è stata più intensa di quella di altri Paesi e, quindi, chi ha avuto la

possibilità di interagire con altri posti - ad esempio, l'Estremo Oriente e il Sud America - ha avuto, in linea di principio, una sorta di paracadute in riferimento alla diminuzione delle commesse.

Essere un settore per definizione internazionale ha permesso di risentire meno della crisi rispetto ad altri comparti.



TERZA PARTE

SHIPPING E PORTUALITÀ: CASE STUDY TERRITORIALI

CAPITOLO VII

IL CLUSTER ARMATORIALE DELLA REGIONE CAMPANIA*

1. Premessa

A partire dagli anni '90 e fino al 2008, la congiuntura mondiale si è progressivamente rafforzata ed il commercio internazionale ha continuato a crescere a ritmi sostenuti, determinando un aumento della domanda di trasporto marittimo e l'espansione generale del mercato dei trasporti marittimi nelle diverse tipologie. In prevalenza si è assistito all'incremento oltre del trasportato marittimo di materie prime grezze o semilavorate dai paesi del Sud del mondo in via di sviluppo, anche del trasporto di beni semilavorati e prodotti finiti da paesi emergenti con industrializzazione crescente verso le aree economiche di maggior consumo occidentali, Europa e Nord America in primis.

Il riassetto mondiale dei traffici marittimi è stato quindi speculare allo sviluppo globale che dal punto di vista geo-economico ha visto completamente ridisegnato il grafo dei flussi mondiali in genere misurato e rappresentato mediante la *shipping flows intensity*. Le rotte marittime, corridoi di pochi chilometri di larghezza, collegano i porti che fungono da interfaccia con il trasporto terrestre e sono disegnate in funzione di punti di passaggio obbligato come: punti strategici, vincoli fisici (coste, venti, correnti marine, profondità, scogli, ghiaccio) e confini politici. L'importanza e la configurazione delle rotte marittime sono cambiate con lo sviluppo economico globale oltre che a seguito di notevoli innovazioni tecnologiche.

La containerizzazione, ad esempio, ha modificato profondamente la configurazione delle linee di trasporto merci con servizi regolari, fino a pochi decenni fa non presenti, e riducendo sostanzialmente il costo di trasporto unitario, grazie ad enormi investimenti in capacità da parte di grandi operatori specializzati mediante i quali è stato possibile introdurre all'interno delle funzioni di produzione principi produttivi ispirati alle economie di scala e di scopo. L'efficienza spaziale di rete nei trasporti implica infatti la strategica combinazione di "economie di scala", derivanti dalla espansione della capacità della rete con l'impatto sui costi medi della dimensione e della connettività fisica della rete, ed "economie di densità" derivanti dalla espansione del traffico con dimensione di rete costante a causa del maggior sfruttamento della capacità esistente (Oum, Waters, 1996). Il modello di rete *hub and spoke* è un tipico esempio di struttura finalizzata alla riduzione del costo medio per effetto di economie di densità (e di economie di scopo o varietà) in caso di aggiunta di nuove relazioni. L'espansione delle reti deve essere analizzata con riferimento alle economie di scala derivanti dall'incremento dei flussi sulle date relazioni e sulle economie derivanti dall'aggiunta di nuovi archi (flussi) ottenibili con l'espansione della rete (*economie*

* Per se frutto di studio e riflessione comune degli autori, il presente capitolo è attribuibile a Ennio Forte, paragrafo 1, Lucio Siviero, paragrafi 4, 5 e 6, Erica Pighetti, paragrafi 2 e 3.

spaziali di scopo). Le economie spaziali di scopo (ottenibili ad esempio con la migliore rotazione delle flotte o il maggior fattore di carico medio) si riferiscono quindi all'impatto sui costi medi dell'aggiunta di nuovi servizi all'interno di un data dimensione spaziale di rete (Jara-Diaz, Basso, 2003). I servizi "pendulum", sviluppati largamente negli anni recenti, sono un esempio di ottimizzazione economica di rete marittima che coinvolge una serie di scali in sequenza appartenenti ad una determinata area geografica, che comunemente comprendono un servizio transoceanico, strutturati come un ciclo continuo con lo scopo di servire un determinato bacino di mercato equilibrando il numero di scali e la frequenza dei servizi.

L'espansione del mercato e del traffico, con un generale sostenuto incremento anche del livello medio dei noli, fino al 2008 ha comportato quindi un significativo incremento degli investimenti da parte degli armatori per il potenziamento ed il rinnovamento delle flotte. La forte accelerazione degli ordini e la saturazione delle capacità dei cantieri, unitamente ad un significativo aumento dei prezzi delle materie prime (in particolare dell'acciaio) impiegate da questi ultimi, ha innescato una tendenza al rialzo del costo delle navi. Questo ha fatto sì che il finanziamento concesso dalle banche agli armatori per investire in nuove costruzioni abbia raggiunto, in alcuni casi, anche il 95 per cento del costo della nave, favorendo l'emissione di ordini e la crescita vertiginosa del tonnellaggio della flotta mondiale.

Dopo aver sperimentato questa fase di straordinaria espansione, alla fine del 2008 gli scambi commerciali via mare hanno iniziato a manifestare evidenti cenni di rallentamento, segnando una decisa battuta d'arresto nel corso del 2009. In un contesto globale di instabilità, in cui la bilancia commerciale dei principali paesi subiva forti decrementi, i volumi di esportazioni delle merci a livello mondiale si sono ridotti, nel 2009, di oltre il 13,7 per cento ed in valore del 22,9 per cento (il declino più forte ed improvviso degli ultimi 70 anni - Unctad, 2011), il settore dello shipping ha affrontato una congiuntura particolarmente negativa, che ha avuto pesanti riflessi sulla performance e sulle strategie industriali degli operatori. Se negli anni precedenti, per effetto della congiuntura favorevole, l'aumento programmato dell'offerta era stato sempre assorbito prontamente da una crescita della domanda, con la crisi internazionale e la caduta della domanda mondiale si è generato un surplus di tonnellaggio che ha costretto le imprese negli ultimi tre anni a realizzare risparmi sui costi, anche con il disarmo di parte della flotta, la ristrutturazione della rete di servizi, la restituzione delle navi prese a noleggio, la modifica degli ordini emessi per la costruzione di nuove navi.

La crisi economico-finanziaria internazionale ha avuto pesanti ripercussioni sul settore, determinando una marcata diminuzione dei volumi di traffico in tutti i maggiori segmenti di business, seppur con diversa intensità, un forte calo delle rate di nolo, scese, in alcuni settori, al di sotto dei livelli di *break-even*, un rilevante problema di *oversupply*, causato dalle politiche di potenziamento della flotta perseguite nella fase espansiva del ciclo, una significativa revisione dei piani di investimento degli armatori, con la cancellazione in molti casi degli ordinativi di nuove navi e la razionalizzazione dei servizi, una rilevante riduzione del portafoglio ordini dei cantieri navali, connesso al fenomeno dell'annullamento di ordinativi confermati che ha generato crescenti difficoltà finanziarie per il settore della cantieristica navale.

Le risposte da parte delle compagnie alle nuove sfide imposte dal mercato globale in rapida oscillazione negli ultimi anni dopo la forte contrazione del 2008-2009, sono collocabili in tre principali categorie, ciascuna legata ad una specifica direzione strategica. La prima, è quella di soddisfare esigenze sempre più estese dei caricatori per l'accesso ai fornitori ed ai mercati utilizzando un numero ridotto di vettori, le linee di trasporto sono sotto pressione per l'incremento della dimensione geografica dei loro servizi. In secondo luogo, come i caricatori cercano di integrare e migliorare le prestazioni delle loro catene di approvvigionamento, i vettori devono affrontare problematiche relative alla gamma di servizi logistici offerti per fornire il livello di integrazione organizzativa adeguato. Infine, le compagnie devono trovare il modo per contenere o ridurre i costi. Ciò richiede nuovi sforzi per realizzare economie di scala e di scopo, questioni chiave di ogni industria "a rete" (LSE, 2011).

In tale quadro generale di inabilità ed incertezza, dopo timidi segnali di ripresa avutisi nel corso del biennio 2010-2011, l'assetto dell'offerta di servizi marittimi da parte dell'armamento mondiale ed italiano appare in trasformazione alla ricerca di maggiore efficienza produttiva e di mantenimento delle quote di mercato conquistate negli anni precedenti. Un focus specifico sul *cluster* armatoriale della regione Campania tende ad evidenziare i principali aspetti economici di tali trasformazioni in atto.

2. Cenni sul settore dello shipping in Italia

Il comparto marittimo costituisce un segmento importante del complessivo sistema dei trasporti, sia per la rilevanza quantitativa delle merci gestite, sia per la dimensione economica ed occupazionale, inoltre, rappresenta uno strumento fondamentale del commercio internazionale. Lo shipping è considerato, infatti, uno dei driver europei dello sviluppo economico. Secondo la Commissione Europea, gli oltre 200 porti commerciali europei costituiscono i nodi fondamentali del trasporto modale e sono di interesse vitale per il 90% del commercio internazionale dell'Europa. Inoltre, garantiscono il 40% del commercio intracomunitario espresso in ton/km (COM/2007/0616).

Per l'economia italiana, in particolare, le attività marittime sono fondamentali e rappresentano una delle leve per la crescita e per il sostegno alla competitività delle sue imprese. L'importanza che i traffici marittimi rivestono per l'economia nazionale, sostanzialmente caratterizzata da attività di trasformazione, che comportano importazione di materie prime ed esportazione di manufatti da esse ottenuti, risulta evidente dal primato assoluto che i porti italiani detengono nell'Unione Europea (EU-27) riguardo ai flussi di import-export, con 255 milioni di tonnellate nel 2011. Il trasporto marittimo costituisce infatti, per l'Italia, la principale modalità di interscambio con l'estero, movimentando oltre il 58% dell'import e il 42% dell'export (grafico 1). Elevati livelli qualitativi dell'offerta domestica nella movimentazione dei flussi di merce si riverberano, quindi, sotto forma di minori costi anche nelle scelte degli operatori degli altri settori dell'economia che sempre più, in adesione alle scelte

di subappalto e *outsourcing*, ricorrono all'estero sia per l'acquisizione degli input produttivi, sia per il collocamento dell'output finale.

Commercio estero dell'Italia per modalità di trasporto (quantità - 2011)

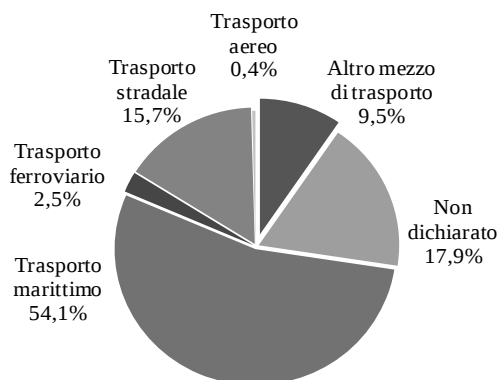


GRAFICO 1 - FONTE: elaborazione su dati Istat-Coeweb

Inoltre, l'Italia conta il maggior numero di presenze nei porti principali¹ rispetto agli altri paesi europei² sia in termini di numero delle navi, 518.666 nel 2010 rispetto al totale europeo di circa 2 milioni, che in termini di stazza lorda³ totale (2.917 milioni di tonnellate nel 2010 rispetto al totale europeo di circa 15.000 milioni (Eurostat, 2012).

Ulteriore fattore dell'importanza strategica dell'economia del mare è il favorevole posizionamento geografico della penisola italiana al centro del Mar Mediterraneo, con una estremità che guarda al Centro Europa e l'altra protesa al sud-est con funzione di ponte tra tre continenti e, più in generale, al centro delle dinamiche internazionali lungo le principali linee di connessione marittima tra Asia, Europa e Nord Africa. In primo luogo, il potenziale di sviluppo dell'area mediterranea è immenso, in termini di domanda di merci, tecnologie e competenze generate da Paesi che hanno recentemente ottenuto tassi di crescita del PIL considerevoli (Censis, 2009). In secondo luogo, le opportunità offerte dalla fase di rinnovata vitalità del Mediterraneo a seguito del forte incremento degli scambi commerciali con il *Far East* e la disponibilità di scali di transhipment (Gioia Tauro, Taranto, Cagliari) rendono l'Italia potenzialmente idonea ad intercettare tale tipo di traffici; secondo uno studio condotto dalla Banca d'Italia, un carico di merci proveniente via mare dall'Estremo Oriente e diretto verso il Centro Europa, sbarcando presso uno scalo

¹ Sono considerati "porti principali" i porti che superano annualmente i 200.000 passeggeri o un milione di tonnellate di merci.

² EU-27.

³ Misura che comprende tutti i volumi interni della nave, compresi gli spazi della sala macchine, dei serbatoi di carburante, le zone riservate all'equipaggio.

dell'arco ligure-tirrenico risparmierebbe almeno 5 giorni di navigazione rispetto all'alternativa costituita dal *Northern Range* (Banca d'Italia 2009). Inoltre, il vantaggio dell'Italia in termini geografici rispetto ai porti del Nord Europa, è cresciuto negli ultimi anni con l'incremento dei costi del *bunker*; oggi si stima un vantaggio economico complessivo (compresi i *running costs*) di oltre un milione di dollari a viaggio per una nave da 10.000 Teu, con un risparmio reale di 100 dollari per Teu (Assagenti, 2012).

Con un sistema di porti ed infrastrutture adeguato e scelte di politica economica orientate ad una maggiore efficienza logistica, questo vantaggio geo-economico, consentirebbe all'Italia di aumentare in maniera notevole i flussi di merce, con positive ricadute in termini di incremento di gettito Iva, diritti doganali, attività indotte, valore aggiunto e occupazione. Il paradosso, invece, è che in Italia, pur se dotata di una posizione geografica favorevole ed un numero elevato di scali portuali, molte imprese nazionali vengano servite da porti stranieri (circa il 47% delle merci destinate al mercato italiano transita in porti esteri) (Unicredit, 2009).

L'armamento italiano rappresenta, con un giro di affari di 11 miliardi di euro annui uno degli elementi d'eccellenza del sistema economico nazionale, grazie ad una flotta che non solo continua a crescere, ma continua a rinnovarsi ed oggi per il 68% è composta da unità che hanno meno di 10 anni e per il 43% meno di 5 anni (Coppola, Terzulli, 2010). I comparti di maggiore specializzazione sono il *liquid bulk* e il *dry bulk* (rinfuse liquide e secche). Secondo le elaborazioni della Confederazione Italiana Armatori sulle statistiche IHS Fairplay, nella graduatoria 2010 delle principali flotte mondiali, l'Italia è ottava tra le flotte di bandiera, quattordicesima per controllo armatoriale (quarta tra le flotte dell'Ue) e prima (con un'incidenza del 13% sul totale delle tonnellate di stazza lorda) per il controllo di navi traghetto (Ro-Ro cargo e Ro-Ro pax). La complessiva flotta mercantile di proprietà italiana si compone a fine 2010 di 1.664 navi per un totale di 17.329.089 di tonnellate di stazza lorda. Rispetto al 2009, si registra un aumento del 6% nel numero delle navi e del 10% nel tonnellaggio di stazza (Confitarma, 2011).

Circa il 92% delle navi di proprietà italiana, pari a circa 15,9 milioni Tsl, sono iscritte nel Registro internazionale italiano, mentre il 7,9%, circa 1,4 milioni Tsl, sono iscritte nel Registro ordinario e una piccola parte del tonnellaggio di proprietà italiana batte temporaneamente bandiera estera (*bareboat charter registration*). A ciò si aggiunge la crescente flotta di bandiera estera controllata da interessi armatoriali italiani, frutto per lo più di un processo di espansione che ha portato all'acquisizione di importanti società di navigazione estere.

Con un incremento del 4,3% rispetto al 2009, si stimano a fine 2010 pari a 36.995 i posti di lavoro a bordo della flotta italiana, di cui 22.635 coperti da marittimi italiani o europei e 14.360 da personale non europeo. Su tali posti ruotano circa 51.740 marittimi. Il rapporto tra personale di terra e posti di lavoro a bordo è stimato pari a uno a cinque, per cui i posti di lavoro a terra sono valutati a fine 2010 in circa 7.400 unità (Confitarma, 2011).

I dati forniti dal Censis, contenuti nel IV Rapporto sull'economia del Mare del 2011, indicano chiaramente l'importanza strategica del comparto marittimo: il cluster marittimo contribuisce attualmente al 2,6% del PIL nazionale, che si traduce in una

cifra di poco inferiore ai 40 miliardi di Euro, quasi il doppio rispetto a quello della produzione di mezzi di trasporto e di poco inferiore a quello dell'intera agricoltura, e dà occupazione a circa il 2% della forza lavoro nazionale. Da segnalare anche i moltiplicatori che questo settore è in grado di attivare, che risultano pari al 2,37 per il reddito e all'1,7 per l'occupazione: 100 Euro spesi nel settore marittimo, ne attivano ben 237 di reddito nel sistema economico nazionale e, parimenti, 100 nuovi addetti innescano 173 unità di lavoro nell'economia nazionale.

In termini di contributo al PIL, il comparto dei trasporti marittimi si colloca al primo posto, con 10,3 miliardi di euro; a seguire si trovano le attività portuali ausiliarie ai trasporti, con 6,7 miliardi di euro e i soggetti istituzionali del cluster marittimo, con 4,5 miliardi. Anche per quanto riguarda i moltiplicatori del reddito e dell'occupazione i trasporti marittimi (al netto della spesa per croceristi) ottengono risultati superiori alla media dell'intero cluster marittimo pari a 2,53 per il reddito e 2,02 per l'occupazione.

Un confronto con i dati del III Rapporto sull'Economia del Mare, riferiti all'anno 2004, evidenzia, per le attività marittime di mercato (attività manifatturiere e terziarie), il rafforzamento del moltiplicatore del reddito. Emerge, quindi, come l'effetto reddito, ovvero la capacità del cluster marittimo di accrescere la propria spinta propulsiva nel contesto economico nazionale, grazie a consumi crescenti, investimenti in aumento e capacità di esportazione, aumenti negli anni consolidando la posizione del sistema marittimo nella generale struttura produttiva del Paese come uno dei più rilevanti fattori di crescita (Censis, Federazione del Mare, 2011).

Nel *merchant shipping* il servizio di trasporto rappresenta parte integrante della catena produttiva, data la grande distanza geografica che spesso separa paesi produttori e utilizzatori; la domanda di trasporto via mare è pertanto influenzata dall'evoluzione del commercio mondiale. Il settore del trasporto marittimo di merci, dopo la fortissima crisi del 2008-2009 (che ha causato una riduzione del commercio mondiale del 12%), ha registrato nel biennio 2010-2011, livelli di traffico superiori rispetto al periodo pre-crisi. Ciò nonostante, l'entusiasmo di alcuni nel considerare l'aumento dei volumi come segno della conclusione della congiuntura perturbata del mercato risulta prematuro: la crisi si è verificata in un momento fortemente espansivo del mercato⁴, in cui sono stati effettuati massicci investimenti per l'ampliamento e l'adeguamento della flotta (i quali richiedono, per la natura stessa dell'industria cantieristica, un tempo medio compreso fra 1 e 3 anni). Di conseguenza, l'*oversupply* rappresenta un elemento comune alle diverse tipologie di naviglio poiché la crescita dei volumi, seppur significativa, non è ancora stata tale da produrre effetti positivi sul corso dei noli. In questo scenario, certamente non incoraggiante, gli armatori hanno

⁴ Il ciclo espansivo del trasporto marittimo mondiale ha riguardato sostanzialmente tutte le tipologie merceologiche. Secondo *Drewry Shipping Consultants* nel triennio 2006-08 la crescita annua globale dei traffici di container è stata costantemente superiore al 10 per cento. Ha contribuito l'espansione della domanda di trasporto marittimo derivante dalla crescente globalizzazione e dal progressivo ricorso da parte delle multinazionali a processi sempre più integrati di divisione internazionale del lavoro. Tra il 2003 e il 2008 gli scambi di petrolio e di prodotti petroliferi sono aumentati, rispettivamente, del 7,6% e del 30,7 %.

anche dovuto affrontare un notevole incremento dei costi del carburante, che nel solo 2011 è aumentato di oltre il 48%.

Occorre, tuttavia, ribadire che, nonostante le difficoltà generali che hanno contraddistinto l'economia nazionale negli ultimi tre anni ed il pericoloso scivolamento registrato da alcuni comparti portanti dell'economia italiana, come la meccanica, il tessile-abbigliamento o l'elettronica, il cluster marittimo ha rilevato una sostanziale capacità di tenuta (Censis, Federazione del Mare, 2011).

3. Il settore del trasporto e della logistica marittima nella regione Campania

A seguito del fenomeno di deindustrializzazione delle grandi imprese industriali presenti fino agli anni '80 ed alla progressiva moltiplicazione delle piccole e medie imprese, l'economia del mare rappresenta uno dei settori trainanti dell'economia della regione Campania. In Campania hanno avuto origine diversi gruppi imprenditoriali armatoriali fortemente internazionalizzati (molti dei quali non rientrano nelle statistiche italiane poiché hanno la loro sede all'estero⁵), che hanno raggiunto posizioni di leadership a livello europeo e mondiale in tutti i segmenti del trasporto marittimo; dal *dry bulk* al trasferimento di prodotti chimici e petroliferi, da quello delle merci in container a quello su unità Ro-Ro, in particolare *car carrier*, nonché nel trasporto passeggeri e nelle crociere. La provincia di Napoli è, inoltre, sede di circa la metà delle 600 agenzie marittime nazionali (Formare, 2010).

La quota di commercio estero campano, movimentato attraverso la modalità marittima, rappresenta, in valore, più del 40% rispetto al totale dell'Italia meridionale (Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria). Le principali macro-regioni di origine-destinazione dei flussi di traffico della regione sono rappresentate da Asia Orientale (26%), America Settentrionale (16%), Paesi Europei non UE⁶ (13%), Unione Europea 27 (12%), Africa Settentrionale (11%) (grafico 2).

⁵ Alcuni esempi sono: d'Amico International Shipping, d'Amico Società di Navigazione e Fratelli d'Amico armatori, che hanno origini salernitane ma sede a Lussemburgo e Roma; Gestioni Armatoriali, con sede a Ravenna ma facente capo all'imprenditore campano Nicola Coccia; Blenheim Shipping UK Ltd, appartenente al Gruppo Napoletano Cafiero Mattioli ma con sede a Londra; Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) con sede in Svizzera, di proprietà dell'imprenditore sorrentino Gianluigi Aponte.

⁶ I Paesi europei non UE comprendono tutti i paesi dell'Europa non facenti parte dell'UE-2: Ceuta, Melilla, Isole Svalbard, Islanda, Norvegia, Liechtenstein, Svizzera, Isole Faeroer, Andorra, Gibilterra, Città del Vaticano, Turchia, Albania, Ucraina, Bielorussia, Moldavia, Federazione russa, Croazia, Bosnia e Erzegovina, Serbia e Montenegro, Serbia, Montenegro, Kosovo, Macedonia.

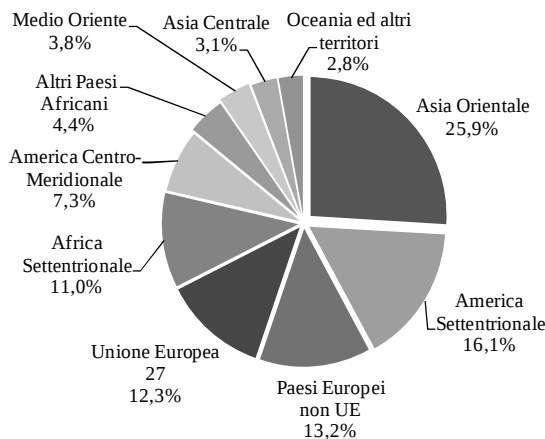
Interscambio commerciale marittimo della Regione Campania (quantità - 2011)

GRAFICO 2 - FONTE: elaborazione su dati Istat-Coeweb

Nel settore dei trasporti marittimi sono occupati, in Campania, circa 8000 addetti; il 28,2% del totale nazionale del comparto, con un'incidenza elevata soprattutto per quanto riguarda la presenza nelle navi per il trasporto di merci. Più di 2000 persone sono occupate nei sottogruppi statistici: "attività dei servizi connessi al trasporto marittimo" (52.22) e "movimento merci relativo al trasporto marittimo" (52.24.2), che comprendono i principali servizi di logistica marittima e di supporto ai trasporti (Censis, Federazione del Mare, 2011).

I terminali portuali rivestono un valore strategico lungo la catena del valore della filiera logistica marittima delle merci, attraendo anche l'interesse delle *shipping company* che intendano ampliare la propria catena logistica a terra. Secondo il IV Rapporto sull'Economia del Mare, la Regione occupa una posizione di rilievo nazionale (terza posizione) nel comparto della portualità, grazie alla presenza dei porti principali di Napoli e Salerno, entrambi ben posizionati sia nel segmento del trasporto di merci che di passeggeri, che rappresentano i principali nodi d'accesso al Mezzogiorno.

I porti di Napoli e Salerno, come la maggior parte dei porti italiani di antico impianto, sono inseriti in un tessuto urbano che ne vincola l'espansione, risulta quindi problematico l'ampliamento delle infrastrutture e limitate le potenzialità ricettive. Tuttavia, i due principali scali hanno movimentato, complessivamente, più di 30 milioni di tonnellate di merci nel 2011, di cui circa due terzi attribuibili al porto di Napoli, in cui lavorano tra occupati diretti e indiretti circa 15 mila persone (fonte: Autorità Portuale di Napoli e Autorità Portuale di Salerno 2011).

Napoli e Salerno rappresentano il terzo insieme portuale italiano per flussi di *container* con 837 mila Teu movimentati mediamente tra il 2005 ed il 2010. Il porto più dinamico è Napoli che grazie anche alla scelta di MSC e Cosco di far transitare sulle sue banchine gran parte dei loro servizi destinati al Mediterraneo, è passato da 373 mila Teu nel 2005 a 527 mila nel 2011 (+41%). Invece, il porto di Salerno paga la

crescita del capoluogo campano e la riduzione dei traffici container di Gioia Tauro facendo registrare una forte riduzione del traffico container tra il 2005 e il 2011 (-43%) nonostante siano ancora presenti linee regolari di navi portacontainer da e per l'Australia, la Nuova Zelanda, l'Estremo Oriente, il Nord Europa, il Centro, Nord e Sud America e il West Africa (Autorità Portuale di Salerno, 2011).

Merci movimentate nel porto di Napoli 2006-2011 (tonnellate)

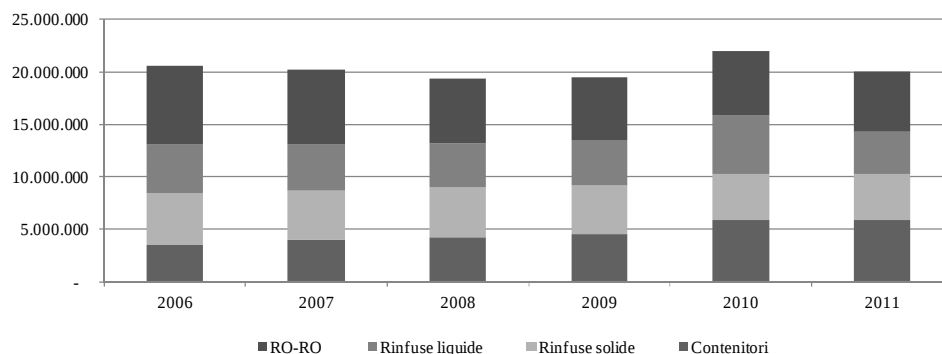


GRAFICO 3 - FONTE: elaborazione su dati Autorità Portuale di Napoli, 2011

Osservando l'evoluzione dei flussi di traffico che hanno attraversato il porto di Napoli negli ultimi 6 anni (grafico 3), risulta chiara la tendenziale e costante crescita del segmento *container*. In particolare, è interessante notare come il trend positivo non sia stato scalfito neppure dalla crisi economica internazionale del 2008-2009. Le ragioni di un tale andamento vanno probabilmente ricercate nei recenti fenomeni di trasformazione in atto nel mercato container che portano a favorire maggiormente, a discapito dei *transshipment hub*, i *regional port* che hanno un mercato dedicato di produzione e consumo.

Le esigenze di espansione del porto di Napoli richiedono già da diversi anni un ampliamento della capacità di movimentazione di container fino ad oltre il milione di Teu (attualmente di circa 500.000 Teu). A fronte di tale evidente necessità, nel 2011, dopo un iter burocratico lungo e complesso caratterizzato da forti ritardi (che hanno penalizzato lo sviluppo dell'economia portuale), sono stati affidati i lavori per la realizzazione di un nuovo *terminal container* presso la Darsena di Levante i quali saranno finanziati dall'Autorità Portuale di Napoli in partnership con Cosco ed MSC⁷.

Il progetto, oltre alla creazione di nuove banchine, prevede il dragaggio del porto a 16 metri in modo da permettere l'accesso alle grandi navi che trasportano 13/15 mila Teu e, presumibilmente, la realizzazione della nuova infrastruttura comporterà, oltre

⁷ La società cinese Cosco e la società MSC gestiscono attualmente il principale terminal container nella zona orientale del porto di Napoli attraverso la società Co.Na.Te.Co (Consorzio Napoletano Terminal Container) posseduta da ciascuna delle due società per il 46,25 per cento e per il restante 7,5 per cento dalla società Fremura.

che ad aumento considerevole dei posti di lavoro, sia diretti che nell'indotto, anche la ridefinizione dell'intera logistica portuale e della movimentazione all'interno del porto e verso gli assi viari e ferroviari. La valutazione di impatto ambientale di quest'opera, infatti, prevede il vincolo che il 50 per cento del traffico terrestre avvenga su ferro, attenuando il traffico su gomma ed il conseguente impatto ambientale negativo.

Quest'ultimo aspetto presenta notevoli problematicità dal momento che, dopo dieci anni caratterizzati da un andamento fortemente altalenante del traffico ferroviario generato dal porto di Napoli, dal 2011 il terminal ferroviario è praticamente fermo e i *container* in entrata e in uscita dal porto di Napoli sono movimentati esclusivamente con la modalità stradale. La società FerPort⁸, che si occupava delle manovre all'interno del porto e di trazione sulla rete, è in liquidazione e il servizio "navetta" previsto sulla tratta che collega il porto di Napoli all'Interporto di Nola, di soli 22 chilometri, è attualmente sospeso nonostante i contributi previsti dall'Unione Europea.

Le motivazioni del declino del traffico ferroviario portuale sono, in parte, legate a contingenti fattori organizzativi imputabili al riassetto del servizio di RFI-Trenitalia ed in parte imputabili a carenze infrastrutturali dovute alla vetustà della linea ferroviaria di raccordo con il porto: la mancanza di elettrificazione e di segnaletica adeguata e la presenza di passaggi a livello manuali per l'attraversamento di strade cittadine, sono solo alcuni esempi. Inoltre, le principali criticità dell'attuale scalo sono imputabili alla ridotta estensione del modulo operativo, inferiore alla lunghezza del convoglio standard intermodale, che impone la frammentazione dei treni con un aumento del numero delle operazioni di movimentazione e un conseguente aumento dei costi operativi. Aggrava la situazione la ridotta estensione della fascia dedicata alle operazioni di carico e scarico dei convogli a monte del fascio, peraltro ulteriormente limitata dall'indebito stazionamento dei contenitori. Le criticità sopra elencate, tollerabili nella situazione attuale, vale a dire con un traffico ferroviario praticamente inesistente, potrebbero divenire insostenibili contestualmente alla entrata in esercizio del nuovo *terminal* contenitori della Darsena di Levante, in previsione dei vincoli stringenti in merito ad una più efficiente ripartizione modale ferro-gomma, a favore del trasporto ferroviario.

Dal 2001 il porto di Salerno ha fatto registrare incrementi nel segmento dello *short sea shipping* ed delle Autostrade del Mare. In questi anni tale traffico, soprattutto con riferimento ai veicoli commerciali ed agli autoveicoli non al seguito di passeggeri, ha subito elevati tassi di crescita grazie all'implementazione di nuove linee regolari Ro-Ro e Ro-Pax ed alla costruzione di un nuovo ormeggio dedicato. Salerno si è progressivamente specializzato in tale segmento dei trasporti marittimi e, nonostante questo abbia sofferto la crisi in maniera particolare dell'intero settore dello shipping internazionale, i flussi di traffico hanno subito una lieve decrescita esclusivamente nel biennio 2008-2009. Nel 2010 i volumi di traffico hanno ripreso a crescere e nel 2011 il dato positivo si è consolidato, superando la quota raggiunta nel 2007 (grafico 4). È importante precisare, però, che in Europa le conseguenze della crisi sono state attenuate, in parte, dalle politiche di supporto della UE al settore *liner*. Gli interventi si

⁸ L'azienda era partecipata da: Trenitalia Cargo, Autorità Portuale ed Interporto Campano di Nola.

sono concentrati in Italia nell'ambito del progetto: "Autostrade del Mare" attraverso l'erogazione di rimborsi tariffari alle imprese di autotrasporto che utilizzano regolarmente il combinato marittimo (Ecobonus).

Merci movimentate nel porto di Salerno 2006-2011 (tonnellate)

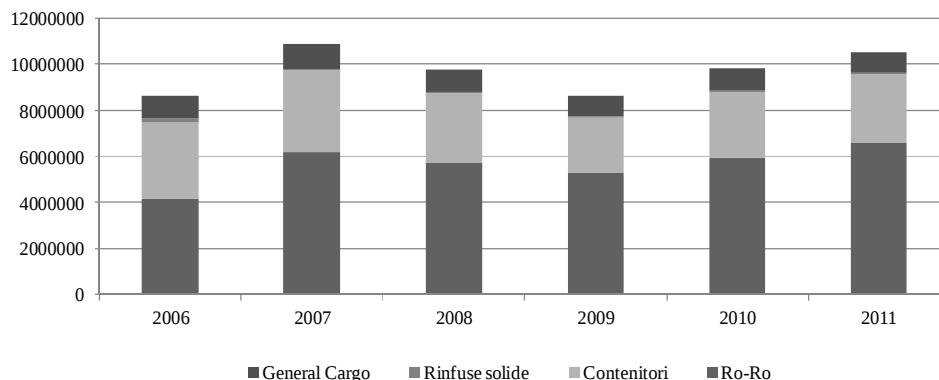


GRAFICO 4 - FONTE: elaborazione su dati Autorità Portuale Salerno, 2011

Nel 2011 la quota di traffico Ro-Ro sul totale movimentato all'interno del porto di Salerno ha raggiunto il 63%, contro il 28% dei container, e la quasi totale assenza di rinfuse. Da Salerno sono attualmente attivi 357 servizi di *short sea shipping* al mese, di cui 125 diretti verso altri porti italiani, 52 verso l'Africa e 64 verso il Nord Europa. I servizi delle Autostrade del Mare sono particolarmente sviluppati e coprono cinque tratte nazionali (Messina, Catania, Termini Imerese, Palermo, Cagliari) e quattro internazionali (La Valletta, Tunisi, Tripoli, Valencia). Il periodo 2006-2011 è stato caratterizzato da una crescita dei trasporti Ro-Ro, pari al 58%, nel porto di Salerno e da una riduzione degli stessi, del 22%, nel porto di Napoli dove, per la prima volta, i traffici Ro-Ro sono stati superati da quelli di container. Fino al 2010, infatti, con il 30% del traffico locale, il Ro-Ro rappresentava la modalità prevalente per il capoluogo campano che vanta un'ampia gamma di servizi di *short sea shipping*: circa 200 al mese, di cui il 75% diretto verso porti nazionali (principalmente attraverso le Autostrade del mare sulle tratte Milazzo, Cagliari, Palermo e Catania) e il 17% verso il continente africano (Censis, Federazione del Mare, 2011).

Una delle cause del declino di questo tipo di traffici del porto di Napoli va ricercata in alcune criticità infrastrutturali, dovute soprattutto alla ristrettezza degli spazi portuali destinati alle autostrade del mare e all'organizzazione dei flussi di traffico, che soffrono per la congestione della viabilità urbana e della carenza di aree dedicate al parcheggio dei *trailer*. Le infrastrutture portuali campane vantano un patrimonio importante, ma in ritardo in termini di raccordi ferroviari (completamente assenti nel porto di Salerno) e soprattutto di servizi di logistica nelle aree retroportuali, queste ultime, quasi totalmente assenti sia nel porto di Napoli che in quello di Salerno, rappresentano un freno alla crescita dei traffici ed allo sviluppo dell'intero *cluster* marittimo campano.

4. L'industria armatoriale italiana e confronti internazionali

Nel trasporto marittimo merci (*merchant shipping*) la segmentazione di mercato principale è effettuata in base alla tipologia tecnica di nave utilizzata. Si distinguono i seguenti segmenti di attività di trasporto marittimo:

- *dry bulk* e *liquid bulk*, effettuato con navi cisterna per merci alla rinfusa, rispettivamente, solide o liquide, con carico dall'alto con gru o pompe;
- *general cargo* e *container*, effettuato con navi con carico disposto sul ponte con carico dall'alto con gru di banchina e/o proprie (container o merci alla rinfusa);
- *liner*, effettuato con navi ro-ro (*Roll on-Roll off*) con carico "rotabile".

Il *liquid bulk* identifica le navi cisterniere (*tanker*) specializzate nel trasporto di carichi liquidi. All'interno di tale segmento si distinguono le navi: *oil tanker*, specializzate nel trasporto di petrolio greggio; *product tanker*, per il trasporto di prodotti petroliferi raffinati (benzina, nafta, oli raffinati, etc.); *chemical tanker*, per il trasporto di prodotti chimici. Il mercato *tanker* rappresenta circa un terzo dell'intero commercio mondiale via mare in volume.

Il termine *dry bulk* si riferisce alle navi cisterniere specializzate nel trasporto di carichi non liquidi che possono essere caricati con caduta dall'alto e con gru. Il *dry bulk* è il segmento più grande per tonnellate trasportate (tra il 65 ed il 70%) dell'intero settore *merchant shipping*. Il mercato *dry bulk* consiste principalmente di carichi di minerali di ferro, carbone, grano, bauxite/ossido di alluminio e fosfato. Queste merci sono le principali materie prime per tutte le produzioni industriali ed è pertanto il settore "spia" della congiuntura internazionale, tanto che l'indicatore dell'andamento dei noli *baltic dry index* viene considerato come indicatore generale di trend dell'economia mondiale.

Il *general cargo*, definito anche *semi-bulk*, comprende tutte le merci il cui carico necessita di un alloggiamento particolare. Tali merci sono in genere imballate o comunque contenute. La movimentazione del carico avviene, di regola, con gru manovrate col supporto di personale di stiva e di banchina, con un onere maggiore rispetto ai trasporti di tipo *bulk*. Le navi destinate al carico generale hanno ceduto il posto, nel corso degli anni, alle navi portacontainer; la percentuale di traffico containerizzato è cresciuta dal 5,1 per cento del 1980 al 24,3 per cento del 2009 (Unctad, 2011), grazie ad una combinazione favorevole di fattori provocati dall'incremento del traffico marittimo di semilavorati e prodotti finiti a lunga distanza tra paesi industrializzati ed aree economiche emergenti, che hanno spinto alla costruzione di navi con capacità sempre maggiore dedicate al trasporto di container, al miglioramento delle attrezzature per l'*handling* nei porti ed all'aumento delle merci in genere, anche materie prime, trasportabili in contenitori.

Con il termine *Liner*, o anche *Ro-Ro (Roll On/Roll Off)*, si identificano tutte le navi con imbarco di mezzi gommati tramite rampe d'accesso. All'interno del segmento si individuano alcune sottocategorie, in base ai veicoli trasportati: *car carrier* (trasporto

veicoli nuovi), *multipurpose*⁹, *ro-pax* (trasporto combinato di mezzi e passeggeri) e traghetti.

La consistenza al 2010 della flotta mondiale era pari a circa 54.000 navi la cui ripartizione per principali tipologie di navi è riportata nel grafico 5.

Composizione della flotta totale mondiale al 2010 (n. navi)

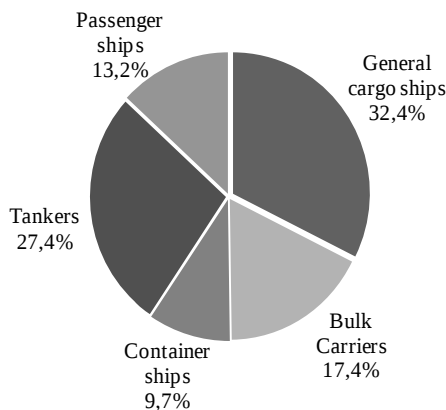


GRAFICO 5 - FONTE: Lloyd's Register Fairplay, 2010

L'offerta di tonnellaggio o di stazza, oltre che al numero di navi in esercizio, è connessa al tasso di demolizione delle vecchie navi e al quantitativo di navi in *order book*¹⁰ entro l'anno di esercizio. La flotta mondiale alla fine del 2010 era pari a circa 1 mld di tonnellate di stazza lorda (Tsl/Gt – *Gross tonnage*) e circa 1,4 mld di tonnellate di portata (Dwt – *Dead weight tonnage*).

L'elevata intensità di capitali che caratterizza lo shipping si traduce in un livello fisiologicamente alto del grado di indebitamento, il rapporto standard fra mezzi propri e capitale di terzi non supera in genere il 25%. Oltre che dall'elevato costo d'acquisto delle navi, il massiccio uso della leva finanziaria è favorito dal cospicuo valore "cauzionale"¹¹ del bene-nave. La nave, infatti, è un asset facilmente e velocemente liquidabile poiché esiste un ampio e vivo mercato dell'usato.

Nel 2011 è stata ordinata capacità di carico corrispondente a circa 79 milioni di Dwt, intorno alle 1.170 unità, rispetto ai 117 milioni del 2010 ed ai 33 milioni nel 2009. La media dell'ultimo triennio è stata pertanto pari ai circa 80 milioni ordinati rispetto ai circa 200 milioni di Dwt all'anno per gli anni record del triennio 2006-2008.

⁹ Le navi *multipurpose* associano le caratteristiche della nave Ro-Ro e della portarinfuse, e sono in grado di ospitare rimorchi, semirimorchi, automezzi, container, materiale in *pallets* e rinfuse in genere.

¹⁰ Volume degli ordini per nuove costruzioni a disposizione dell'industria cantieristica.

¹¹ Il "valore commerciale" sottintende il prezzo a cui si può presumere di vendere l'unità in condizioni normali. Il "valore cauzionale" è, invece, costituito dal valore commerciale moltiplicato per un coefficiente di forzato realizzo della vendita.

Quasi 160 mln di Dwt di nuove navi è stato consegnato nel 2011, rispetto ai 149 mln del 2010, ai 114 mln del 2009 ed ai 92 mln del 2008. Il tasso di crescita annuale delle consegne, che è salito a oltre 25% su base annua nel 2009 e nel 2010, è sceso al 7% nel 2011, un livello più vicino a quello osservato durante il periodo 2004-2008. Le consegne nel 2012 dovrebbero essere prossime a 195 mln di Dwt escluse cancellazioni, ritardi e rinvii, che dovrebbero ridurre significativamente il dato attorno ai 160 milioni.

Le cancellazioni hanno rappresentato più di 120 mln di Dwt dal 2008, pari a circa 30 milioni all'anno e continueranno nel prossimo triennio facendo raggiungere alle effettive consegne i valori in capacità più bassi del periodo considerato (grafico 6).

Tonnellaggio da carico consegnato 2005-2011 e previsioni 2012-2014 (Dwt)

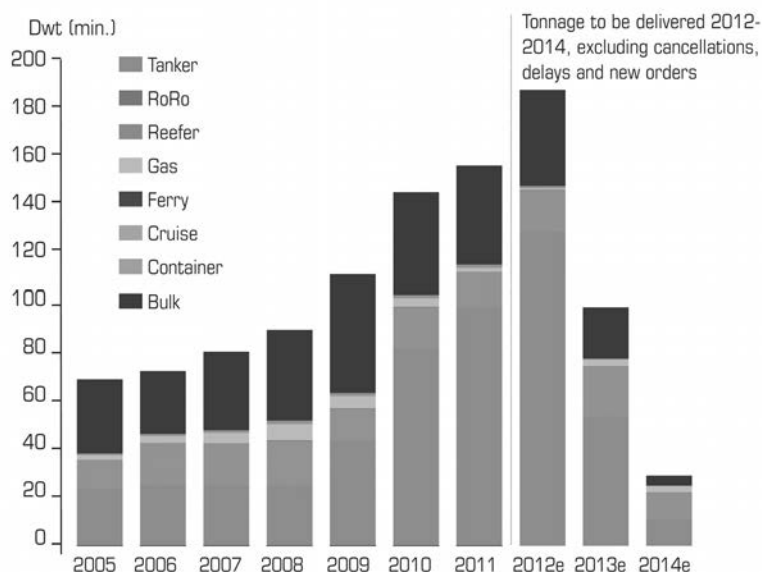


GRAFICO 6 - FONTE: Barry Rogliano Salles, Annual Review 2012

Alla fine del 2010, la flotta battente le bandiere dell'Unione Europea è aumentata del 10% rispetto alla fine del 2009. Composta da 15.850 unità, per oltre 192 milioni Gt (262 milioni Dwt), rappresenta il 20% della flotta mondiale. Se si considera l'intera flotta controllata dai paesi dell'Unione, anche quella battente bandiera estera, la percentuale aumenta al 40% del totale mondiale. Inoltre, secondo le stime ad inizio 2011 vi sono circa 21 milioni di Gt ordinate o in costruzione nei cantieri mondiali.

Il registro italiano è l'undicesimo al mondo per tonnellaggio lordo e quarto tra le flotte dell'Unione Europea dopo Grecia, Malta e Cipro, con 1.649 unità registrate e circa 17,0 milioni di *gross tonnage*. L'*orderbook* italiano è passato da 2,8 milioni di tonnellate, per un valore di 10,6 miliardi di euro del 2007, a meno di 1,1 milioni di tonnellate (-61%) per 4,5 miliardi di euro (-57%) a fine 2010 (Confitarma, 2011).

Sebbene restino ancora da risolvere alcuni vincoli di natura amministrativa e burocratica (in particolare quelli relativi al mercato del lavoro e al carico fiscale), lo shipping italiano, dopo anni vissuti all'ombra dei grandi gruppi armatoriali europei e

asiatici, ha mostrato negli ultimi anni segnali di ripresa promettenti, attraverso strategie maggiormente improntate all'internazionalizzazione rispetto al passato.

Il bacino del Mediterraneo e l'Italia in particolare, dal punto di vista dello sviluppo delle attività marittime, stanno vivendo un periodo molto dinamico grazie alle attività marittime ed in particolar modo al traffico container e Ro-Ro, le regioni dell'Europa meridionale sono in una posizione centrale rispetto alle principali relazioni di traffico tra Europa e resto del mondo e anche nei rapporti trasversali e longitudinali all'interno dello stesso continente europeo.

La misurazione dell'efficienza tecnica e di mercato delle principali imprese responsabili della logistica marittima di merci e materie prime, è di vitale importanza in un ambiente altamente competitivo che si riflette sulle scelte di produzione e distribuzione dell'industria mondiale. La competizione globale richiede quindi un miglioramento in termini di efficienza in tutti i segmenti di mercato del settore marittimo quali: rinfuse secche, rinfuse liquide e *general cargo* (container e Ro-Ro). Anche in tempi di bassi tassi di nolo, l'efficienza tecnica ed economico-finanziaria è fondamentale per la stessa sopravvivenza delle imprese di shipping. E' molto importante, inoltre, per armatori e investitori poter operare confronti di efficienza relativa all'interno dei diversi segmenti di mercato di cui si compone l'intera industria (Panayides, Lambertides, Savva, 2011).

Il settore armatoriale italiano (trasporti marittimi di merci) è rappresentato da circa 40 *player*, con un giro di affari di oltre 11 miliardi di euro ed un valore aggiunto di circa 4 miliardi di euro nel 2009, anno particolarmente negativo a causa della recessione internazionale, e circa 42.500 addetti diretti (Censis, 2011). I comparti di maggiore specializzazione sono il *liquid bulk* ed il *dry bulk*. A livello internazionale un ruolo di rilievo è giocato inoltre dal Gruppo Grimaldi di Napoli nel segmento *Liner Ro-Ro* e Costa Crociere in quello *Cruise*.

Considerando la flotta mondiale da carico sia di bandiera nazionale sia di bandiera estera controllata da armatori italiani, l'Italia possiede una flotta di grande rilievo mondiale. Il paese con la flotta da carico maggiore controllata (oltre 1.000 Gt) è la Grecia con circa 200 milioni di Dwt tra bandiera nazionale e bandiera estera controllata, secondo è il Giappone con circa 195 mln Dwt, l'Italia è quattordicesima con circa 23 mln Dwt per flotta controllata e ottava per flotta di bandiera nazionale (tabella 1).

Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi (gennaio 2011)

Navi di 1.000 gt e oltre	Bandiera nazionale		Bandiera estera		Totale flotta controllata		Bandiera estera %
PAESI	N.	000 dwt	N.	000 dwt	N.	000 dwt	
1 Grecia	748	64.423	2.417	137.633	3.165	202.056	68,1
2 Giappone	632	18.262	3.058	176.611	3.690	194.873	90,6
3 Germania	406	17.309	3.351	97.403	3.757	114.712	84,9
4 Cina	1.708	45.204	1.519	60.937	3.227	106.141	57,4
5 Corea del Sud	712	18.766	454	32.610	1.166	51.376	63,5
6 Norvegia	493	13.825	947	27.022	1.440	40.847	66,2
7 USA	219	5.842	743	33.324	962	39.166	85,1
8 Hong Kong	395	24.010	279	13.302	674	37.312	35,7
9 Danimarca	315	13.408	549	20.640	864	34.048	60,6
10 Taiwan	87	4.032	554	28.938	641	32.970	87,8
11 Singapore	511	18.377	311	12.377	822	30.754	40,2
12 Bermuda	13	1.557	240	28.467	253	30.024	94,8
13 Regno Unito	271	8.682	346	19.283	617	27.965	69,0
14 ITALIA	556	16.478	206	6.390	762	22.868	27,9
15 Turchia	547	7.797	672	11.863	1.219	19.660	60,3
16 Russia	877	4.801	414	13.568	1.291	18.369	73,9
17 India	290	13.943	56	3.358	346	17.301	19,4
18 Canada	109	825	214	16.042	323	16.867	95,1
19 Iran	46	705	76	11.869	122	12.574	94,4
20 Arabia Saudita	54	1.722	53	10.579	107	12.301	86,0
21 Belgio	68	5.930	105	6.276	173	12.206	51,4
22 Malaysia	257	8.297	72	3.720	329	12.017	31,0
23 Indonesia	801	7.868	80	1.564	881	9.432	16,6
24 Cipro	133	4.440	144	4.629	277	9.069	51,0
25 Emirati Arabi	40	571	268	8.355	308	8.926	93,6
26 Brasile	93	2.133	32	6.771	125	8.904	76,0
27 Francia	112	2.981	135	5.410	247	8.391	64,5
28 Paesi Bassi	496	4.598	185	2.754	681	7.352	37,5
29 Vietnam	439	4.554	85	2.128	524	6.682	31,8
30 Svezia	102	1.136	189	5.021	291	6.157	81,5
Altri	1.950	28.038	1.836	44.676	3.786	72.714	61,4
Controllo ignoto					5.363	116.621	
TOTALE	13.480	370.514	19.590	853.520	38.433	1.340.655	63,7

TABELLA 1 - FONTE: Confitarma su dati ISL su base IHS Fairplay

La flotta mercantile in esercizio controllata da armatori italiani, escluse le navi passeggeri, da crociera, per i collegamenti di trasporto pubblico regionale ed altre unità registrate non adibite al trasporto merci (rimorchiatori, piattaforme, etc.), aggregata per società di armamento, è composta al 2012 da 628 unità per una capacità di portata totale pari a 26,4 milioni Dwt e stazza totale pari a circa 17 milioni Tsl. Il 68% del naviglio italiano ha meno di 10 anni ed il 43% ha meno di 5 anni (TTM, 2012).

La ripartizione della flotta controllata da armatori italiani per tipologia di carico, riportata nel grafico 7, vede la predominanza del settore delle rinfuse liquide con utilizzo di navi *tanker* con diverse specializzazioni (*Oil, Product, Chemical, LNG, LPG*). In tale settore opera circa il 50% della flotta controllata italiana sia in Dwt che in numero di navi. Segue il settore del *dry bulk* con il 34% in portata ed il 17% in numero di navi a dimostrazione della media grande capacità del naviglio italiano per carichi secchi. Il contrario è verificabile per il settore Ro-Ro dove vi è il 17% del Dwt ma il 32% delle navi in quanto tale settore è caratterizzato da una capacità media di carico inferiore.

Alquanto trascurabile è la presenza diretta italiana nel settore *general cargo e container*, tradizionalmente un settore oligopolistico ove l'offerta armatoriale è fortemente concentrata in poche grandi compagnie multinazionali, prevalentemente asiatiche e nord-europee.

Composizione della flotta merci italiana controllata al 2012

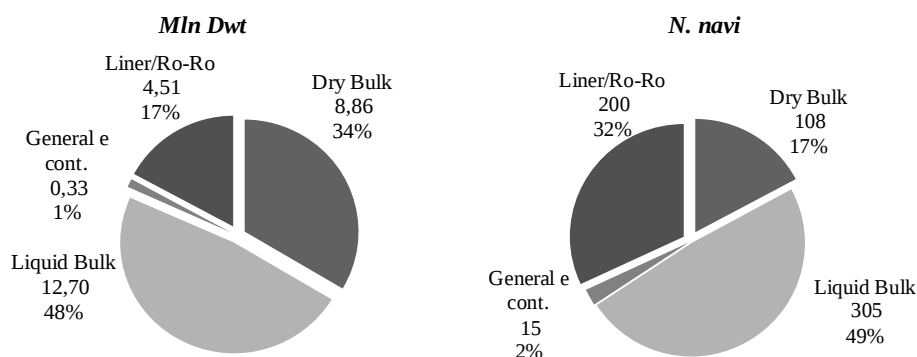


GRAFICO 7 - FONTE: elaborazione su dati TTM 2012

Le statistiche a livello mondiale sono alquanto difficili da ricostruire con omogeneità, in quanto in molti casi sono diversi i criteri di rilevazione e classificazione. Secondo le fonti statistiche considerate da Confitarma (ISL Bremen), nel settore *liquid bulk* l'Italia detiene la tredicesima flotta mondiale con circa 12,6 milioni Dwt, mentre la quattordicesima nel settore delle portarinfuse con circa 7 milioni Dwt.

Dato di particolare rilievo a livello mondiale è la consistenza della flotta italiana di navi per il trasporto di carichi rotabili merci (Ro-Ro cargo) e miste merci e passeggeri (Ro-Ro pax) sia in ragione del numero di navi sia del totale tonnellaggio di portata o Dwt.

La flotta Ro-Ro con controllo italiano è la prima al mondo, rappresentando il 13% della totale capacità di carico mondiale, avendo superato anche il Giappone, oltre ai paesi scandinavi e la Grecia, tradizionalmente considerati a maggiore intensità di trasporto combinato marittimo (tabella 2).

Tale primato viene confermato dalla presenza in Italia di gruppi armatoriali del settore leader a livello europeo e mondiale come Grimaldi Group, Grandi Navi Veloci, Moby e Tirrenia, compagnia pubblica recentemente privatizzata (grafico 8).

*Principali flotte mondiali Ro-Ro**

Navi di 1.000 gt e oltre			Ro-Ro cargo		Ro-Ro pax		Totale	
PAESI			N.	dwt	N.	dwt	N.	dwt % su totale
1	ITALIA		36	703.755	152	544.602	188	1.248.357 13
2	Giappone		72	449.561	111	332.222	183	781.783 8
3	Svezia		29	370.470	43	206.439	72	576.909 6
4	Grecia		32	187.933	110	294.752	142	482.685 5
5	Finlandia		34	255.938	29	181.593	63	437.531 4
6	Danimarca		29	283.814	36	140.230	65	424.044 4
7	USA		35	319.012	56	91.272	91	410.284 4
8	Germania		31	220.916	43	123.152	74	344.068 3
9	Turchia		32	255.483	52	59.459	84	314.942 3
10	Francia		19	173.202	40	125.586	59	298.788 3
11	Cina		14	116.829	42	156.798	56	273.627 3
12	Regno Unito		17	161.971	42	66.639	59	228.610 2
13	Norvegia		14	101.821	99	124.773	113	226.594 2
14	Spagna		14	84.135	62	134.213	76	218.348 2
15	Emirati Arabi Uniti		31	124.896	15	81.372	46	206.268 2
TOTALE			840	5.940.182	1.564	3.900.289	2.368	9.840.471 100

* RoRo cargo escluse navi porta-auto; RoRo Pax: RoRo Cargo/Ferry, Passenger RoRo Cargo, Passenger RoRo Cargo/Ferry.

TABELLA 2 - FONTE: Confitarma su dati ISL su base IHS Fairplay

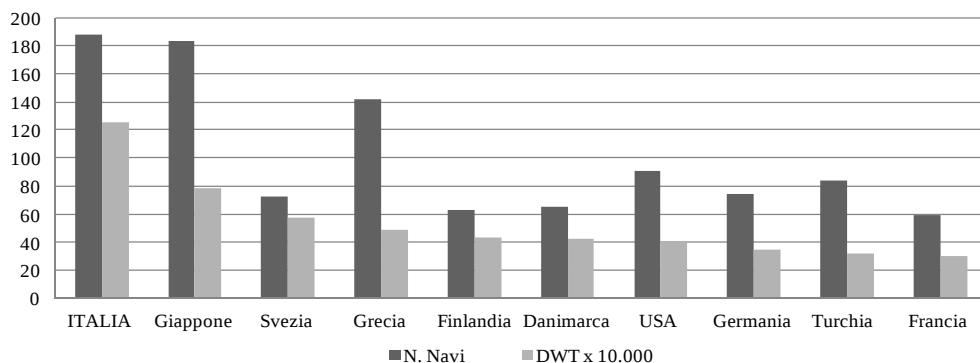
Prime 10 flotte mondiali Ro-Ro (N. navi e Dwt)

GRAFICO 8 - FONTE: Confitarma su dati ISL su base IHS Fairplay

5. Il cluster armatoriale campano

Le regioni italiane con la maggiore presenza degli imprese armatoriali sono la Campania (39%), la Liguria (17%) ed il Lazio (14%). Le principali regioni in termini di ricavi dei *player* sono la Campania (43%), la Liguria (26%) ed il Friuli (14%). In Campania sono presenti 115 imprese su 471 complessivamente presenti (incluse le imprese di minori dimensioni di tutti i segmenti di mercato) in Italia (Coppola, Terzulli, 2010).

La regione Campania riveste il ruolo di regione leader per consistenza della flotta mercantile in esercizio, escluse, quindi, le navi passeggeri, da crociera, per i collegamenti di trasporto pubblico regionale ed altre unità registrate non adibite al trasporto merci). Appartengono ad imprese armatoriali con sede in Campania al 2012 circa 250 unità, circa il 40% del totale nazionale, per una capacità di portata totale pari a 11,2 milioni Dwt, circa il 43% del totale nazionale e stazza totale pari a circa 7,3 milioni di Tsl. Le compagnie campane occupano inoltre posizioni rilevanti in servizi specializzati, quali il rimorchio nei porti, i lavori marittimi, la posa di cavi sottomarini e l'istallazione di piattaforme petrolifere.

L'industria armatoriale in Campania è l'elemento trainante dell'intero *cluster* marittimo che comprende anche la logistica portuale ed i servizi ausiliari ed i cantieri per la costruzione e riparazione navale. Nella regione sono presenti direttamente o hanno avuto origine in essa e si sono trasferiti in seguito per esigenze operative (alcuni hanno sede in paesi esteri), importanti gruppi imprenditoriali fortemente internazionalizzati che hanno raggiunto posizioni di leadership a livello europeo e mondiale in tutti i segmenti di mercato.

Nel solo settore Ateco 2007: "Trasporto marittimo e per vie d'acqua - 50.0", al 2009 sono presenti in Campania 7.842 occupati con una quota pari al 28,2% del totale nazionale del settore. La capitale italiana dello shipping per molti decenni considerata Genova, oggi è in Campania localizzata in un'area che va da Sorrento a Procida nel golfo di Napoli, con alcune delle concentrazioni più significative che esprime l'industria armatoriale nazionale (Censis, 2011).

La flotta controllata da armatori con sede in Campania per tipologia di carico è riportata nella tabella 3 e nel grafico 9.

Flotta merci in Campania per tipologia di carico (2012)

Tipologia Carico	Dry Bulk	Liquid Bulk	Liner Ro-Ro	Totale Campania	Quota sul totale nazionale
DWT (mln)	6,28	2,62	2,31	11,22	0,425
Quota DWT (%)	55,9	23,4	20,6	1	
N. navi	64	72	114	250	0,398
Quota N. navi (%)	25,6	28,8	45,6	1	

TABELLA 3 - FONTE: elaborazione su dati TTM 2012

Composizione della flotta merci campana controllata al 2012

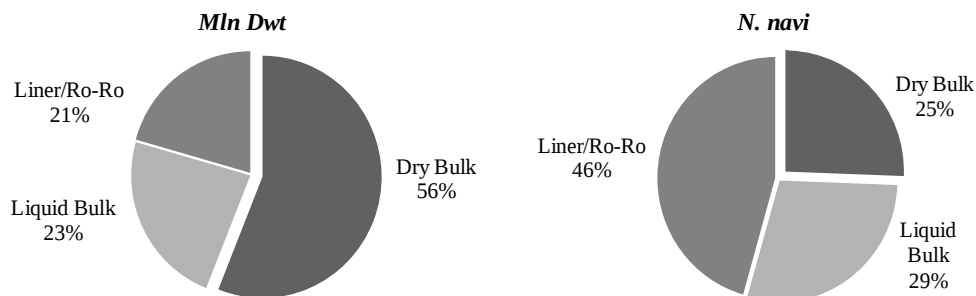


GRAFICO 9 - FONTE: elaborazione su dati TTM 2012

I settori nei quali gli armatori campani sono molto presenti sono le rinfuse secche, per capacità di portata complessiva ed il Ro-Ro, per quanto concerne il numero di navi possedute. In quest'ultimo settore si registra la presenza del gruppo Grimaldi, *leader* mondiale con oltre 2 Mld di euro di fatturato e circa 6.000 dipendenti nel 2010. Le compagnie del gruppo, oltre ad essere operative nei collegamenti *deep sea* tra Mediterraneo, Europa del Nord, West e Nord Africa, hanno contribuito fortemente in Italia ed in Europa al successo delle Autostrade del Mare (*Motorways of the Sea*) incentivate in modo determinante dalla Unione Europea con uno specifico progetto all'interno del generale programma di costituzione della rete TEN-T, recentemente riformato (COM/2011/144).

Le filiere logistiche industriali più evolute sotto il profilo organizzativo, economico e tecnologico, vista anche la generale tendenza alla riduzione dei costi in un periodo di grande incertezza di mercato, vedono sempre più il coinvolgimento determinante del *carrier houlage*, ovverosia il trasporto terrestre effettuato da o per conto delle compagnie di trasporto marittimo e di logistica integrata marittimo-terrestre. La progettazione della filiera logistica a supporto di quella industriale avviene sempre più a cura di questi ultimi operatori considerando strategiche scelte di intermodalità.

Recente caso significativo è rappresentato dal trasporto ferroviario-marittimo all'interno della *supply-chain* della nuova Fiat 500L prodotta in Serbia e gestito dal gruppo Grimaldi. Le auto saranno trasportate a mezzo ferrovia fino al porto di Bar compiendo un tragitto di circa 450 chilometri. Grimaldi attiverà una linea regolare bisettimanale dedicata al trasporto di rotabili tra Bar, Salerno, Catania e alcuni porti negli USA dove sarà distribuita l'autovettura. Nel porto di Bar si effettueranno anche le importazioni di parti di automobili provenienti dall'Italia e destinate allo stabilimento Fiat in Serbia per l'assemblaggio. Inoltre, la stessa compagnia ha innovato profondamente il servizio *Ro-Pax* varando navi con attrezzature e servizi specifici per autotrasportatori e turisti, come le nuove *cruise ferry* della classe Eurostar, che sono percepite dagli utilizzatori come un servizio a valore aggiunto e per la compagnia di navigazione possono consentire entrate accessorie (servizi bar, ristorazione, benessere, gioco, etc.).

I grafici 10 e 11 riportano la composizione della flotta controllata da compagnie italiane e dalle compagnie con sede in Campania e la relativa quota percentuale per tipologia di navi da carico. La presenza è molto significativa anche nei settori delle rinfuse secche e liquide con alcune grandi compagnie armatoriali di fama mondiale riconducibili a famiglie di armatori campani (fratelli D'Amato, Bottiglieri-Rizzo, Ievoli, Cafiero-Mattioli).

*Composizione della flotta merci italiana e campana controllata al 2012
(Dwt)*

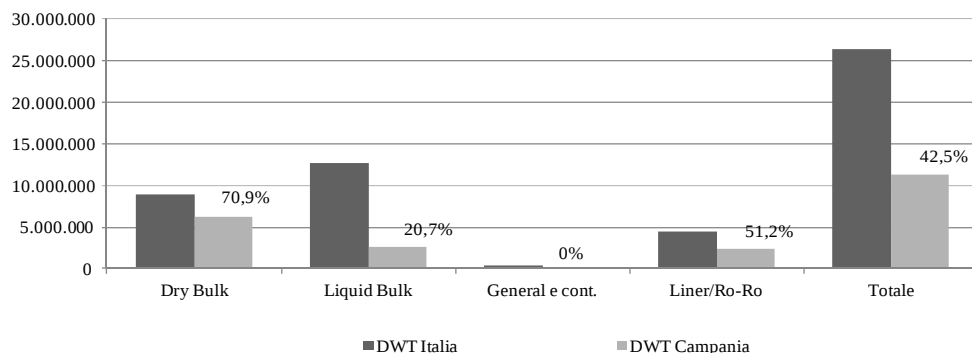


GRAFICO 10 - FONTE: elaborazione su dati TTM 2012

*Composizione della flotta merci italiana e campana controllata al 2012
(Navi)*

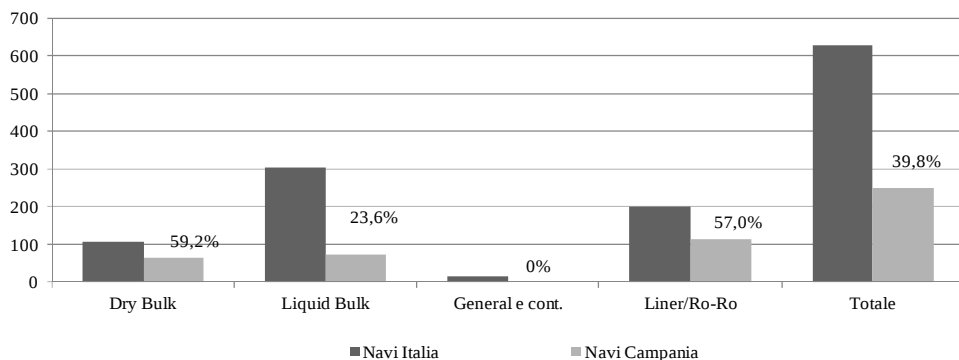


GRAFICO 11 - FONTE: elaborazione su dati TTM 2012

Va sottolineato inoltre che molte altre compagnie di navigazione italiane ed estere sono di “origine campana” in quanto di proprietà e/o controllate da imprenditori campani. E’ il caso della D’Amico Shipping Group, con una grande flotta presente nel settore *bulk*, della Moby, che opera con grande successo nel settore traghetti e che recentemente ha acquisito la compagnia pubblica Tirrenia e del gruppo armatoriale facente capo alla famiglia Aponte. Tale ultimo gruppo con sede legale in Svizzera, controlla una enorme flotta di navi portacontainer attraverso la compagnia MSC, seconda al mondo con circa 1,8 mln di Teu di capacità (10,8% della capacità mondiale) e 422 navi (Unctad, 2011). In Italia, inoltre, il gruppo detiene la Marininvest proprietaria della Grandi Navi Veloci con sede a Genova.

6. Conclusioni

Le compagnie di navigazione che effettuano trasporto merci ed il mercato in cui operano dello *merchant shipping*, sono parte di un settore che complessivamente facilita il commercio e l'interscambio internazionale e contribuisce allo sviluppo economico. La crescita dell'economia mondiale è infatti direttamente correlata all'efficienza del trasporto marittimo, di conseguenza, l'analisi dei fenomeni economici nel settore dei trasporti marittimi in grado di migliorare l'efficienza e di incoraggiare la crescita economica, risulta di fondamentale rilevanza anche come generale indicatore dell'andamento congiunturale internazionale. Gli indici di andamento dei noli e delle tariffe marittime sono infatti utilizzati come indicatori dell'andamento economico generale a livello internazionale.

Le catene di fornitura internazionali sono diventate molto complesse e i modelli logistici si evolvono continuamente come risultato dell'influenza di fattori quali l'espansione in nuovi mercati, la maggiore segmentazione del mercato dei beni, la differenziazione produttiva e qualitativa "massificata", la realizzazione di beni parallela al loro spostamento nel tempo e nello spazio. Il riassetto della produzione manifatturiera mondiale è caratterizzato, inoltre, dall'ascesa ormai incontrastabile dei paesi ritenuti in passato emergenti ma oggi sempre più emersi economicamente a livello mondiale (Brasile, Russia, India, Cina, Sud Corea, Indonesia, Messico, Turchia) che hanno raggiunto circa il 40% della produzione mondiale in valore. La recessione del 2008-2009 e la lenta ripresa del 2010-2011 hanno accelerato i processi di spostamento del baricentro della produzione industriale mondiale a favore dei paesi emergenti e in particolare dell'Asia orientale e meridionale e a discapito dell'Europa, soprattutto, e degli Stati Uniti.

Il settore del trasporto marittimo merci è pertanto investito direttamente dai processi di cambiamento in atto a ritmi tanto sostenuti che in molti casi si aggravano le condizioni di rischio ed incertezza. I progressi tecnologici, la deregulation dei mercati, l'integrazione logistica e le associate nuove strutture organizzative, in particolare, sono costantemente ri-progettate dall'industria portuale e marittima. Per l'economia italiana, in particolare, le attività marittime sono fondamentali e rappresentano una delle principali leve per la crescita e per il sostegno alla competitività delle sue imprese. In un paese come l'Italia, caratterizzato da scarsità di materie prime e dalla presenza di una ancora forte industria manifatturiera, risulta di fondamentale importanza per la necessità del paese di intensificare gli scambi globali e puntare sul consolidamento e rafforzamento delle esportazioni. I porti italiani detengono il primato in Europa riguardo ai flussi di import-export, con 255 milioni di tonnellate totali nel 2011 ed il trasporto marittimo costituisce la principale modalità di interscambio con l'estero. Inoltre, una reale eccellenza italiana si è affermata negli ultimi anni, rinvigorendo una florida tradizione che vede la marineria italiana primeggiare a livello mondiale. Le compagnie italiane di navigazione, infatti, hanno saputo adeguarsi ai grandi cambiamenti che hanno stravolto l'economia globale, operando grandi investimenti in tecnologia, organizzazione e risorse umane. La flotta italiana, grazie anche alla registrazione delle navi sotto la bandiera nazionale resa meno gravosa sotto il profilo fiscale, eccelle per quantità e qualità nei principali segmenti di mercato dello shipping,

con punte di assoluto primato europeo e mondiale, ad esempio, nel settore del trasporto marittimo di carichi rotabili (Ro-Ro).

La necessità di controllare flussi di domanda sufficienti ad assicurare adeguati tassi di utilizzazione della sempre più rilevante capacità di trasporto della flotta e di mantenere al tempo stesso un certo livello di indipendenza gestionale e di flessibilità, spiega il crescente ricorso da parte delle compagnie di navigazione italiane ad internazionalizzarsi, attraverso alleanze strategiche, acquisizioni e fusioni, come strumento di crescita internazionale. In particolare, l'area di influenza si estende, ad esempio, ai collegamenti secondari (servizi *feeder*) e/o di completamento delle reti (integrazione orizzontale) o ad altri anelli della catena logistica (terminal container, distribuzione terrestre, servizi ferroviari), coprendo altri segmenti del ciclo logistico (integrazione verticale), facendo sempre più delle compagnie di navigazione dei *global logistics player*.

L'eccellenza italiana nel settore si conferma in alcune forti concentrazioni regionali di operatori tradizionalmente presenti nel settore e che rappresentano alcuni tra i più significativi esempi di imprese familiari che hanno saputo espandersi e crescere compatibilmente con le traiettoria di sviluppo economico mondiale, anche in fase di forti oscillazioni della domanda dovute alla instabilità generale dei mercati finanziari internazionali ed alle difficoltà di ulteriore crescita dei paesi occidentali. La maggiore concentrazione di imprese di trasporto marittimo merci in senso stretto la si riscontra in Campania e precisamente nell'area del Golfo di Napoli, ove si registra la presenza di oltre il 40% della flotta e del fatturato italiano del settore, pari a circa 11 miliardi di euro e circa 8.000 addetti diretti.

CAPITOLO VIII

IL PORTO DI GENOVA: ASSETTO ED EVOLUZIONE DELL'INTERFACCIA MARITTIMA DEL NORD OVEST*

1. Premessa

Il porto di Genova, con sette milioni di metri quadrati di terminal dispiegati lungo una fascia costiera di 22 chilometri, è il principale scalo mercantile italiano. Esso gode di una posizione favorevole dal lato mare, che lo rende adatto a intercettare facilmente i traffici che percorrono le principali rotte mediterranee. Dal lato terra, la prossimità fisica al Piemonte e alla Lombardia ne fanno il principale porto di riferimento per il Nord Ovest, area che contribuisce per il 40% alle esportazioni italiane e produce una quota pressoché analoga del valore aggiunto dell'industria manifatturiera nazionale¹.

Il traffico mercantile gestito annualmente supera i 50 milioni di tonnellate, collocando lo scalo al primo posto in Italia con una quota superiore al 10% del totale nazionale. Il movimento di container, che costituisce il segmento sul quale in misura crescente si gioca la concorrenza internazionale per la gestione dei flussi di merce, sfiora gli 1,8 milioni di Teus. Il porto di Genova costituisce il principale scalo italiano di origine/destinazione finale per i container, con una quota di mercato nazionale dell'ordine di poco meno di un terzo, nonché il secondo dell'Europa mediterranea².

La rete di rapporti commerciali a livello mondiale è molto estesa, comprendendo oltre 150 servizi di linea espletati su base regolare e oltre 550 scali collegati. Nell'ambito dei container prevale l'interscambio con il *Middle-Far East* e, in minor misura, quello con l'America e il Nord Africa. Per quanto attiene alle merci convenzionali è largamente prevalente il movimento interno al paese; è però importante e crescente la quota di interscambio con i paesi del nord Africa e, in misura più ridotta, dell'Africa Orientale.

* Autori: Enrico Beretta, Alessandra Dalle Vacche, Andrea Migliardi - Banca d'Italia, Sede di Genova, Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale. Le opinioni espresse sono quelle degli autori e non impegnano la responsabilità dell'Istituto di appartenenza. Desideriamo ringraziare l'Ufficio Studi dell'Autorità Portuale di Genova per la preziosa consulenza offertaci, nonché Fabrizio Balassone, Mariano Maresca e Cirillo Orlandi per i suggerimenti forniti.

¹ La posizione dello scalo genovese, che costituisce uno dei terminali del c.d. "Corridoio 24" europeo, ne farebbero anche potenzialmente un punto di accesso privilegiato per le merci destinate agli ampi mercati del Centro e del Sud Europa; sbarcare a Genova un carico proveniente dal *Far East* e diretto a questi mercati, infatti, consente di risparmiare almeno cinque giornate di navigazione rispetto all'alternativa costituita dagli scali del *Northern Range* (Beretta *et al.*, 2009). Nella realtà queste potenzialità sono al momento sfruttate solo in piccola parte, per diverse ragioni, alcune delle quali verranno riprese al par. 4.

² Tenendo conto anche del movimento connesso al transhipment, il porto di Genova si colloca al 2° posto in Italia (con una quota del 18%), al 6° nell'Europa mediterranea e al 14° nell'intera Europa per movimento di container. Secondo *Cargo System* nel 2009 lo scalo genovese si è collocato al 70° posto nel mondo, in una lista ampiamente dominata dai porti asiatici. Si tratta tuttavia di un confronto non omogeneo, vista la peculiare natura del traffico di transhipment e il raddoppio dei volumi (imbarco/sbarco) che esso comporta.

Con riferimento alle rinfuse³, assumono maggiore importanza i paesi produttori di materie prime, soprattutto energetiche.

Il porto e le attività manifatturiere e logistiche che gravitano intorno allo shipping, generando un'occupazione diretta e indotta di oltre 37 mila persone, costituiscono nel loro insieme la maggiore realtà produttiva della regione. Ma il loro rilievo si estende al di là dei confini dell'economia regionale: un funzionamento efficiente della catena logistica, della quale i porti rappresentano un anello chiave, è condizione imprescindibile per la competitività delle aziende produttrici, che dei servizi di trasporto costituiscono gli utilizzatori primari. In questo senso, lo sviluppo e la funzionalità dello scalo genovese si pongono come fattori critici di successo per l'intero tessuto produttivo del Nord Ovest, che rappresenta il bacino di utenza naturale del porto⁴.

Partendo da questo presupposto, questo lavoro intende analizzare, anche in chiave prospettica, le dimensioni operative, occupazionali, infrastrutturali e produttive dello scalo genovese. Verrà preso in esame il solo traffico mercantile, che è direttamente collegato con la dinamica della produzione e con le sue esigenze di carattere logistico delle imprese; va comunque sottolineato che anche il contributo del trasporto passeggeri è importante, sia per il valore e l'occupazione generati, sia per l'indotto, anche di carattere commerciale e turistico.

Il secondo paragrafo presenta alcune statistiche sui traffici e sulle linee gestite dallo scalo, mentre il terzo prende in considerazione il ruolo e le funzioni delle varie categorie di operatori che nel loro complesso costituiscono gli attori principali della portualità e dello shipping, quantificandone altresì le ricadute occupazionali. Il quarto paragrafo esamina alcune delle questioni aperte che oggi sembrano condizionare il funzionamento e le potenzialità di sviluppo del porto di Genova. Il quinto paragrafo conclude.

2. I traffici e le potenzialità di sviluppo

Nel 2011 il movimento mercantile complessivo gestito dal porto di Genova si è attestato a 51,6 milioni di tonnellate. Come illustrato dal grafico 1, il traffico merci dello scalo, di poco superiore a 40 milioni di tonnellate all'inizio degli anni novanta, è cresciuto con continuità, sia pure a ritmo moderato, fino a sfiorare i 59 milioni di tonnellate nel 2007, accusando poi una flessione in concomitanza con la crisi economica internazionale.

³ Si tratta di merci che viaggiano senza imballaggio. Possono essere *liquide* (prodotti liquidi stivati in navi cisterna appositamente attrezzate: petrolio, carburanti, gas naturale, prodotti chimici, oli alimentari) o *solide* (minerali, combustibili solidi, materiali da costruzione, alimentari, chimici, etc.).

⁴ Secondo analisi del Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata – C.I.E.L.I. (*"Dalla Macroregione portuale all'Europa"*, 2008), le merci sbarcate dal porto di Genova sarebbero dirette per il 94,8% verso le regioni del Nord Italia; da esse, inoltre, proverrebbe il 93,1% delle merci imbarcate. La gran parte dell'interscambio riguarderebbe il Nord Ovest e l'Emilia Romagna; le merci sbarcate e imbarcate che hanno come riferimento la provincia di Milano superano un quarto del totale.

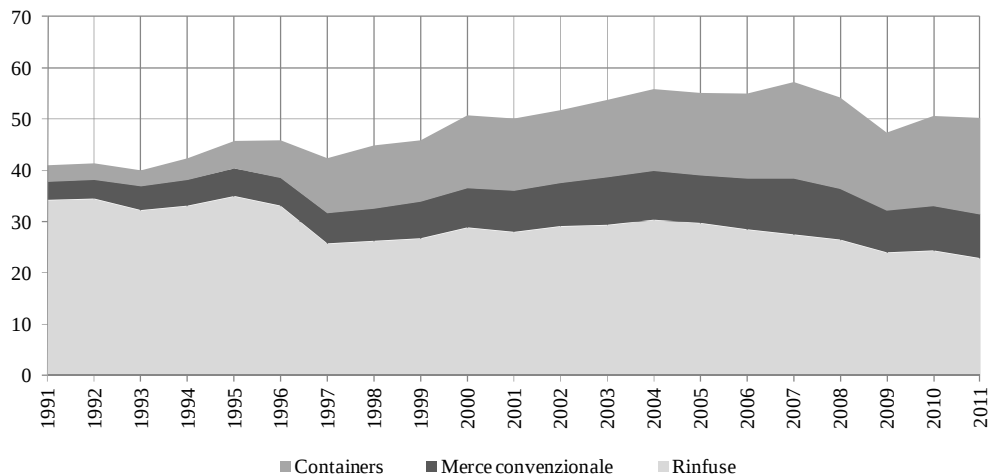
Traffico mercantile presso il porto di Genova (dati in milioni di tonnellate)

GRAFICO 1 - FONTE: Autorità Portuale di Genova

Nell'arco degli ultimi 20 anni è profondamente mutata la **composizione** del traffico commerciale. Le rinfuse solide e liquide, che all'inizio degli anni novanta rappresentavano l'81% del tonnellaggio complessivo, si sono progressivamente ridotte a meno del 45%, anche a seguito della chiusura dell'oleodotto Genova-Ingolstadt. Sono di converso aumentate notevolmente le altre merci, sia nella componente convenzionale, sia soprattutto nei container: questi ultimi rappresentano, nel periodo più recente, oltre un terzo del traffico complessivo. Il grafico a1 in appendice propone un raffronto tra la composizione merceologica del traffico presso il porto di Genova e quella degli altri principali porti italiani, riferita al 2010.

L'evoluzione della composizione del movimento a Genova trova origine in tre determinanti principali. La prima attiene al progressivo mutamento delle caratteristiche dell'industria del Nord Ovest, nell'ambito della quale sono sempre meno rappresentati i settori di base, quali siderurgia e petrolchimica, che determinano in larga parte il movimento di rinfuse; di contro è cresciuta l'importanza di specializzazioni quali meccanica ed elettronica, che generano movimenti rilevanti di container e rotabili⁵ sia per l'approvvigionamento di semilavorati e prodotti intermedi, sia per le spedizioni di prodotti finiti. La seconda motivazione attiene alla progressiva diffusione dell'utilizzo del container nelle spedizioni marittime internazionali, dovuta ai risparmi di tempi e costi consentiti dalla standardizzazione: basti considerare che, per l'intero paese, tra il 1997 e il 2010 il movimento marittimo è aumentato in media del 2,1% all'anno, quello di container del 7,0%. La terza motivazione, specifica al porto di Genova, consiste nell'inaugurazione del terminal container di Voltri, avvenuta a metà degli anni novanta, che spiega il sensibile incremento di traffico degli anni immediatamente successivi.

⁵ Carri ferroviari e autotreni.

Traffico containerizzato presso il porto di Genova e import/export intercontinentale di prodotti manifatturieri del Nord Ovest (dati in milioni di tonnellate)

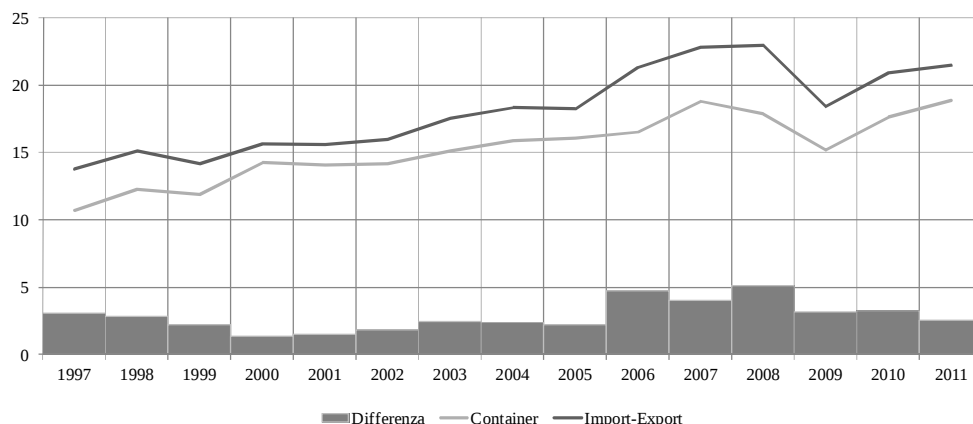


GRAFICO 2 - FONTE: elaborazioni su dati Istat e Autorità Portuale di Genova

L'evoluzione del movimento di container presso il porto di Genova riflette in misura molto precisa l'attività di import/export intercontinentale dei prodotti dell'industria manifatturiera delle regioni nordoccidentali del paese, che ne costituiscono la fonte di domanda naturale⁶. Il grafico 2 mostra infatti come negli ultimi anni le due serie (entrambe espresse in milioni di tonnellate) abbiano seguito un percorso allineato, e come la differenza tra di esse sia rimasta stabilmente contenuta⁷.

Questo andamento conferma da un lato come il trasporto containerizzato, che notoriamente assume la configurazione di settore a domanda derivata, dipenda in effetti dall'attività del settore produttivo dell'area servita dal porto, più che da caratteristiche infrastrutturali o operative del porto stesso. Dall'altro lato, la prossimità tra le due serie conferma che interpretare le regioni dell'Italia nordoccidentale come il bacino di utenza fisiologico dello scalo genovese costituisce un'approssimazione accettabile.

⁶ Le importazioni e le esportazioni di prodotti manifatturieri tendono a costituire il fulcro delle merci varie, che a loro volta sono in parte elevata e crescente containerizzate. Le altre componenti principali dell'import/export, consistenti nei prodotti dell'industria estrattiva, negli energetici e negli alimentari, sono infatti in larga parte trasportati come rinfuse. Nell'ambito dei soli prodotti manifatturieri importati ed esportati, però, è necessario escludere la componente relativa al traffico intraeuropeo; questo, infatti, viaggia in massima parte via strada o ferrovia, e per la parte marittima si avvale principalmente di movimento di cabotaggio effettuato con l'utilizzo di rotabili. A riprova di ciò, nell'ambito del traffico containerizzato gestito dal porto di Genova nel 2010, la quota diretta/proveniente dall'Italia si limitava al 7,0%, quella relativa a altri paesi europei al 6,6%.

⁷ La differenza tra le due serie è dovuta, in positivo, al traffico manifatturiero intercontinentale del Nord Ovest che non viaggia per il tramite di container o che si avvale di scali alternativi, e in negativo alle merci movimentate a Genova attraverso container diverse dall'import-export manifatturiero intercontinentale del Nord Ovest, come per esempio il movimento nazionale, quello intra-europeo o quello, marginale, finalizzato a servire mercati di produzione o consumo centroeuropei.

Un aspetto interessante da indagare è la **concentrazione** del traffico per scalo controparte che, come illustrato dal grafico 3, è piuttosto elevata. Nel 2011 sia per il traffico complessivo, sia per quello di container, i primi dieci scali controparte generavano nel loro complesso circa un terzo del movimento, e con i primi venti si arrivava intorno al 45% per il traffico container e al 49 per quello totale. Negli anni recenti tale concentrazione ha registrato mutamenti contenuti.

*Concentrazione del traffico del porto di Genova presso i principali scali collegati
(quote percentuali sul movimento totale)*

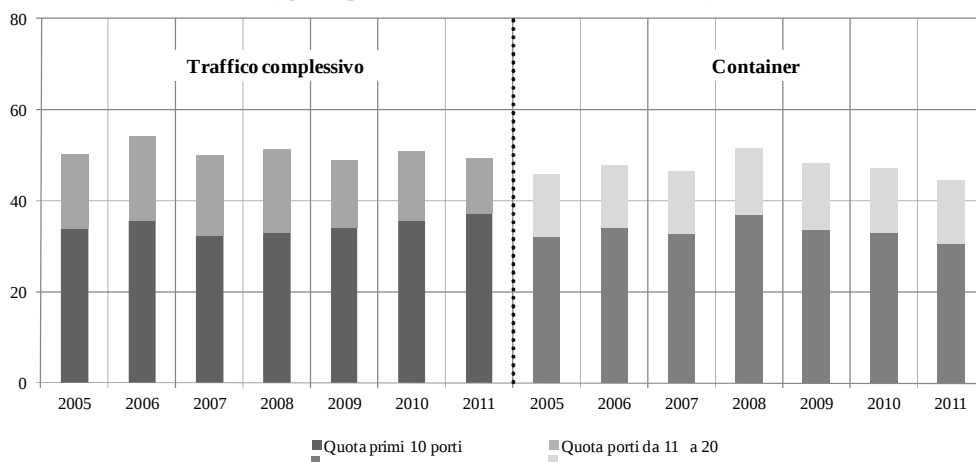


GRAFICO 3 - FONTE: elaborazioni su dati Autorità Portuale di Genova

Un'analisi più approfondita del traffico gestito dal porto di Genova richiede una disaggregazione per area di origine e destinazione delle merci; la prima può essere effettuata esaminando gli sbarchi, la seconda sulla base degli imbarchi. In coerenza con quanto sottolineato sopra, è opportuno disaggregare questo esame per tipologia di traffico (rinfuse, merci varie convenzionali e container), ognuna delle quali segue logiche e serve mercati di produzione/consumo differenti. Il grafico 4 propone questi confronti di dettaglio.

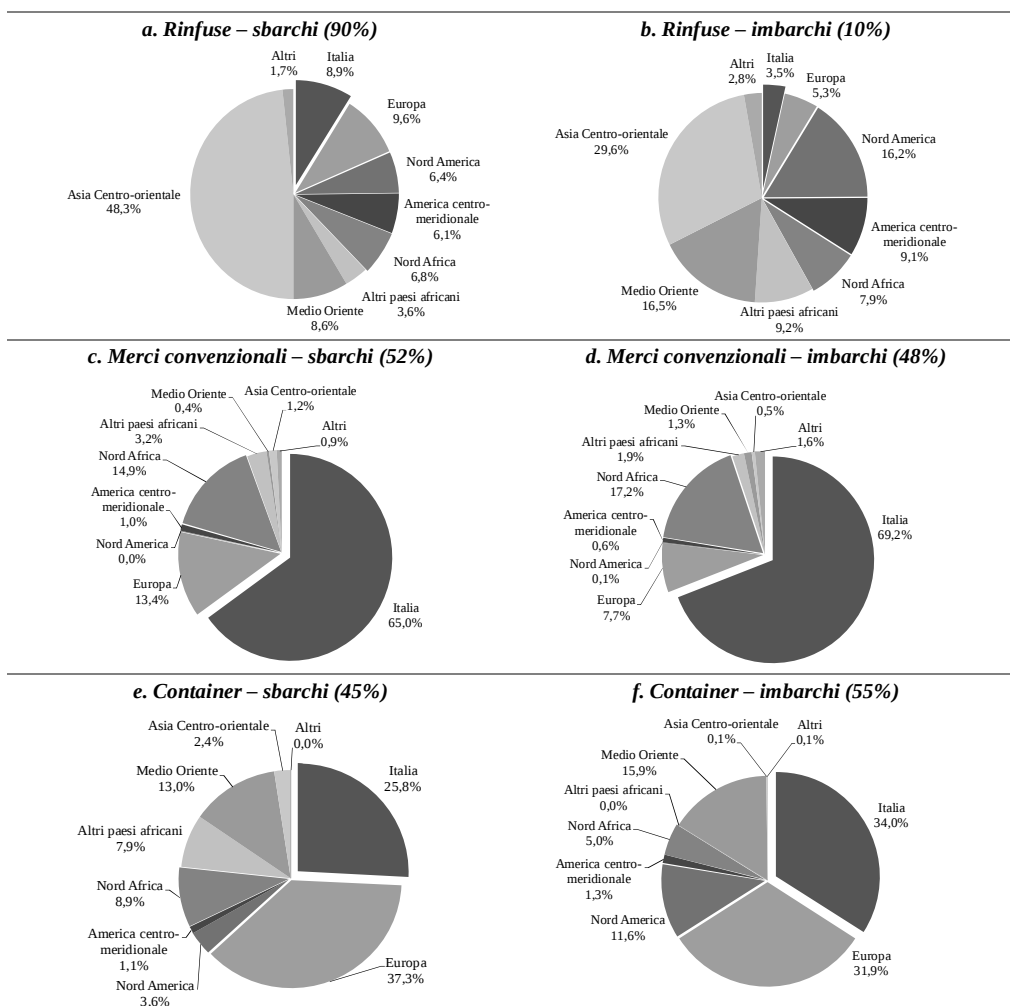
Relativamente al movimento di **rinfuse**, il traffico è dovuto per oltre il 90% agli sbarchi. Per la parte solida si tratta per oltre la metà di importazioni di carbone, la cui importanza è però diminuita nel tempo con la riduzione dell'attività della locale centrale elettrica; sono di contro aumentate le quote relative a cemento, sale e sabbia. Tra le rinfuse liquide prevalgono largamente gli oli minerali, seguiti da prodotti chimici (nell'ambito dei quali è in rapida crescita la componente relativa ai biocarburanti), oli alimentari e vino (tabella a1).

La provenienza dei carichi è per circa un quarto nazionale; oltre un terzo è di pertinenza degli altri paesi europei, e si concentra in larga parte nelle importazioni di prodotti energetici liquidi dalla Russia, dalla Georgia e dall'Ucraina. Tra i mercati di approvvigionamento delle rinfuse sono importanti anche il Nord Africa (9% circa) e il

Medio Oriente (13%), sempre in relazione alle importazioni di prodotti energetici (grafico 4a).

Gli imbarchi costituiscono una componente marginale del traffico di rinfuse, per la quale prevalgono le destinazioni italiane (34%) ed europee (32% circa). Sono rilevanti, e soprattutto in rapida crescita nel tempo, le quote di esportazioni di rinfuse liquide dirette verso il Nord America e il Medio Oriente (rispettivamente 11,6 e 15,9%, grafico 4b).

*Traffico presso il porto di Genova nel 2011 per area di provenienza/destinazione
(quote percentuali calcolate sui totali in tonnellate)*



Le percentuali nei sottotitoli esprimono, per ogni categoria merceologica, la ripartizione fra sbarchi e imbarchi.

GRAFICO 4 - FONTE: elaborazioni su dati Autorità Portuale di Genova

I **traffici convenzionali** presso il porto di Genova sono costituiti in larga maggioranza (i nove decimi, quota tra l'altro in crescita nel tempo) dal movimento di rotabili; le altre componenti sono rappresentate da prodotti forestali, ortofrutta e siderurgici.

La composizione del traffico tra imbarchi e sbarchi è sostanzialmente paritaria. In entrambe le componenti prevale largamente la quota nazionale, che, unita con quella intraeuropea, supera i tre quarti del totale⁸. È inoltre elevata la quota di traffico avente come origine/destinazione i paesi del Nord Africa: l'interscambio di merci convenzionali con quest'area è pressoché raddoppiato nel corso degli ultimi dieci anni, in concomitanza con la politica commerciale esplicitamente seguita dallo scalo. Si sono di contro sensibilmente ridotti gli scambi con il *Far East* e con l'America, destinazioni nei confronti delle quali si è considerevolmente ampliato l'utilizzo dei container (grafici 4c e 4d).

Anche per il **movimento containerizzato** la ripartizione tra carico e scarico è sostanzialmente equilibrata. Come già notato sopra, le componenti di origine/destinazione nazionale ed intraeuropea sono modeste, data la funzione primaria dei container, che è quella di veicolare il traffico intercontinentale di prodotti manifatturieri.

In termini di tonnellate, il traffico in import (sbarchi) proviene per quasi la metà dall'Asia centrale e orientale, coerentemente sia con la natura di fornitori di beni di consumo assunta negli ultimi anni dai paesi di queste aree⁹, sia con la primaria importanza acquisita a livello globale dai loro porti container.

La quota di pertinenza del *Middle-Far East* è cresciuta rapidamente nel tempo (era pari a poco più del 30% all'inizio degli anni duemila); infatti i traffici con l'Estremo Oriente e con l'India-Pakistan hanno registrato nel decennio i tassi medi annui di crescita più elevati (circa 7 e 9%, rispettivamente). La quota di container provenienti dal Nord Africa è cresciuta, sia pure in misura assai meno rilevante; è invece diminuita l'importanza relativa degli arrivi nazionali, di quelli da altri paesi europei e di quelli dal continente americano (grafico 4e).

La ripartizione del traffico imbarcato è più frammentata, riflettendo la natura più variegata delle destinazioni dell'export del Nord Ovest. La quota di pertinenza dell'Asia centro-orientale è inferiore al 30%, mentre cresce la rilevanza del Medio Oriente, dell'Africa e delle Americhe (grafico 4f).

Dopo avere esaminato le caratteristiche, le determinanti e lo sviluppo dei traffici mercantili gestiti dal porto di Genova è interessante interrogarsi sulle **prospettive**, per lo meno su quelle a più breve termine.

Come già accennato, il trasporto marittimo si caratterizza per una domanda di tipo derivato, ossia strettamente dipendente dalle esigenze operative di produttori e consumatori che rappresentano gli utilizzatori ultimi delle spedizioni, e che costituiscono quindi il bacino di utenza dello scalo. In linea di principio, il bacino relativo al traffico di

⁸ I traffici riguardano principalmente gli scambi con gli scali siciliani e sardi. Nel 2010 gli sbarchi di merce proveniente da questi scali rappresentavano quasi i due terzi del totale; gli imbarchi dal porto di Genova verso la Sicilia e la Sardegna sfioravano il 70% dell'export di merci convenzionali.

⁹ Nel 2010 proveniva dai paesi dell'Asia centro-orientale il 41% delle importazioni intercontinentali di prodotti manifatturieri delle regioni del Nord Ovest.

container è più contendibile rispetto a quello delle rinfuse: per i primi è infatti praticabile l'opzione di un imbarco/sbarco anche relativamente remoto rispetto alla localizzazione del mittente o del ricevente, laddove il funzionamento più efficiente, affidabile ed economico della tratta via terra superi lo svantaggio insito nella maggiore tratta marittima richiesta. Per le rinfuse questa opzione è meno realizzabile: la destinazione dei prodotti energetici dipende essenzialmente dall'esistenza in prossimità dello scalo di centrali elettriche, oleodotti o impianti di raffinazione, mentre le materie prime, entrando nel ciclo produttivo delle industrie locali, rappresentano un flusso di approvvigionamento obbligato per il tessuto produttivo collocato nel raggio di azione del porto.

Dal punto di vista dell'offerta portuale la capacità operativa dello scalo genovese non è pienamente utilizzata; sono inoltre in corso di attuazione o in programma interventi infrastrutturali per l'ampliamento degli spazi e il miglioramento della viabilità retroportuale, e l'impegno dell'Autorità portuale e delle principali categorie di operatori nell'integrazione delle reti informatiche promette un potenziale miglioramento nella fruibilità delle strutture e degli spazi esistenti (cfr. il par. 4 per questi aspetti).

Date le considerazioni sopra esposte, l'evoluzione futura del movimento mercantile presso lo scalo di Genova sembra dipendere – almeno nel breve periodo – in misura cruciale dall'andamento della produzione e dei consumi del Nord Ovest italiano. Se questo è vero, è difficile ipotizzare un rilevante incremento dei traffici nel 2012, anno per il quale le previsioni disponibili individuano una diminuzione del PIL nazionale e dei consumi delle famiglie italiane, tendenze che dovrebbero riguardare anche l'area nordoccidentale del paese. Per gli anni successivi, molto dipenderà dall'evoluzione delle condizioni dell'economia internazionale e dalle capacità di reazione del nostro paese.

3. Gli operatori e l'occupazione

L'esame della consistenza e dell'evoluzione dei traffici gestiti dal porto di Genova ha messo in evidenza la sua natura di interfaccia marittima del Nord Ovest: come tale, il suo sviluppo e la sua efficienza comportano riflessi favorevoli per la competitività dell'intero sistema produttivo della macroarea. La struttura portuale in sé, tuttavia, costituisce una fonte di valore aggiunto e di occupazione consistente e preziosa per la specifica economia genovese. In questo paragrafo analizziamo la struttura dei principali operatori che lavorano nel porto o in relazione a esso, soffermandoci in particolare sulla domanda di lavoro da essi generata.

I principali attori dell'economia portuale sono ovviamente le *shipping company*, in particolare quelle a operatività globale. Molte di esse hanno insediato a Genova le proprie sedi italiane in ragione dell'importanza dello scalo nell'ambito delle rotte internazionali: secondo dati forniti dall'Autorità portuale, infatti, Genova è raggiunta annualmente da quasi 7.400 navi e, come già illustrato, è connessa con oltre 550 porti appartenenti a 150 nazioni. Con riferimento al trasporto di container, quasi tutte le maggiori compagnie armatoriali del mondo forniscono servizi regolari di linea presso il porto di Genova.

Sulla base dei dati del Piano della Logistica (2011) e del Certet-Bocconi (2011), con riferimento al movimento di container il porto di Genova è lo scalo che rappresenta il principale punto di accesso internazionale del sistema portuale italiano e che presenta

l'offerta maggiormente differenziata¹⁰. Le quote di mercato dei principali operatori sono ripartite come esposto nel grafico 5; gli armatori europei detengono una quota superiore al 60%, seguiti da quelli asiatici (18%). Nell'ambito del campione di operatori censito, il peso delle compagnie nazionali è contenuto (10% circa)¹¹.

Ripartizione del movimento di container del porto di Genova per shipping company (quote percentuali sul movimento totale)

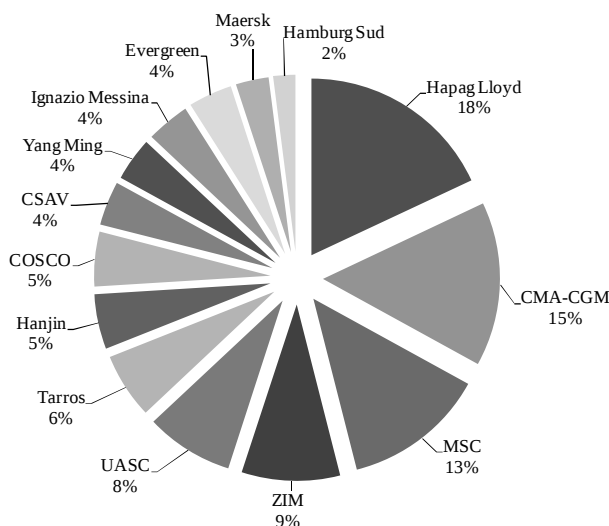


GRAFICO 5 -FONTE: Piano della logistica (2011) e Certet-Bocconi (2011)

Il porto di Genova riveste una posizione di rilievo nei traffici di rotabili: secondo un'analisi strutturale di questo comparto¹², esso figura nelle prime posizioni in Italia per volume di movimentazione. Sulla base delle elaborazioni effettuate dal Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.), nel 2011 presso il porto di Genova operavano sei imprese di navigazione che effettuavano 51 collegamenti settimanali avvalendosi di 4 terminal *ro-ro*¹³ (due dei quali "dedicati"); queste imprese operavano in

¹⁰ L'analisi è stata svolta sui dati di un campione di compagnie armatoriali mondiali che offrono servizi di linea regolari da e per i porti italiani con riferimento al periodo gennaio-aprile 2011. Per il porto di Genova, la capacità media delle navi delle compagnie censite è pari a circa 3.300 Teu; essa sale notevolmente nella direttrice con il Far East (oltre 6.200 Teu). I collegamenti verso quest'area costituiscono oltre il 40% di quelli che interessano lo scalo genovese in termini di capacità annuale, seguiti da quelli con il Nord America; in termini di numero di collegamenti invece l'Africa del Nord rappresenta la seconda direttrice: essa è tuttavia servita con naviglio avente capacità media annua relativamente contenuta (circa 1.000 Teu). La gran parte dei collegamenti intercontinentali avviene attraverso linee dirette e non attraverso il sistema *hub & spoke*.

¹¹ Si tratta di due compagnie, la Ignazio Messina e la Tarros. Quest'ultima ha trasferito l'attività presso il porto di Savona dal mese di luglio del 2011.

¹² MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2011).

¹³ Il traffico *ro-ro* (*roll on – roll off*) è quello gestito su supporti rotabili, che vengono caricati e scaricati dalle navi mediante rampe; si contrappone a quello denominato *lo-lo* (*load on – load off*),

buona parte anche nel comparto passeggeri, specialmente sui collegamenti con la Sardegna e la Sicilia.

Per essere in grado di accogliere in maniera efficiente i servizi proposti dai diversi soggetti sopra analizzati, le banchine portuali vengono gestite in concessione da specifiche aziende (**terminalisti**) che occupano le strutture portuali che si estendono nel tratto di costa che comprende i bacini di Genova Voltri, Genova Sampierdarena e quelli della zona limitrofa al Porto Antico. I terminal hanno differenti destinazioni d'uso prevalente (tabella 1).

Le principali imprese terminalistiche

Terminal operator	Specializzazione	Traffici 2011	u.m.
Voltri Terminal Europa Spa	Container	1.140.123	teu
SECH Spa	Container	280.019	teu
Ignazio Messina & C. Spa	Container	205.498	teu
Industrie Rebora - Genoa Port Terminal	General Cargo	420.483	mtl
Terminal San Giorgio Srl	General Cargo	964.570	mtl
Terminal Frutta Genova Srl	General Cargo	63.454	tons
GMT Genoa Metal Terminal Srl	General Cargo	290.779	tons
FO.RE.S.T. Spa	General Cargo	145.203	tons
Silomar Spa	Rinfuse liquide	466.190	tons
SAAR Depositi Portuali Spa	Rinfuse liquide	559.110	tons
ENI/Petrolig	Rinfuse liquide	451.369	tons
Sampierdarena Olii Srl	Rinfuse liquide	125.484	tons
Porto Petroli di Genova Spa	Rinfuse liquide	16.232.462	tons
Terminal Rinfuse Italia Spa	Rinfuse solide	1.452.993	tons
ILVA	Rinfuse solide	3.595.748	tons

TABELLA 1 - FONTE: Autorità Portuale di Genova.

Buona parte delle imprese terminalistiche ha nazionalità italiana; tuttavia, gli operatori esteri hanno assunto posizioni di rilievo nel settore delle merci varie, del traffico cementiero e dei container. Ad esempio, PSA di Singapore, secondo operatore mondiale del settore (con una capacità globale pari a 55 milioni di Teu nel 2010), ha acquisito il controllo del terminal VTE di Voltri. Quest'ultimo è il principale terminal contenitori del porto di Genova per capacità e nel 2011 ha movimentato oltre 1,1 milioni di Teu. Presso il terminal si è sviluppata anche una componente di traffici rotabili (quasi 550 mila metri lineari nel 2010) che, nei piani di sviluppo elaborati dall'Autorità Portuale, dovrebbero svilupparsi mediante la realizzazione di un'infrastruttura dedicata ai traffici "extra-Shengen" e alle cosiddette Autostrade del mare.

Il Terminal Contenitori Porto di Genova SpA – SECH ha progressivamente incrementato le proprie dimensioni, passando dai 40 addetti del 1993 ai 240 del 2011, realizzando rilevanti investimenti (che lo hanno messo recentemente in grado di ospitare navi di portata fino a 10 mila Teu) e aumentando significativamente il traffico gestito e la capacità.

caratteristico delle navi portacontainer, che presuppone operazioni di imbarco e sbarco effettuate dall'alto mediante gru. In generale, il traffico di tipo ro-ro tende a prevalere quando nel ciclo complessivo di trasporto la tratta marittima non è molto lunga rispetto a quella terrestre, e più in generale nel movimento di cabotaggio; il sistema lo-lo è invece particolarmente idoneo per le spedizioni a lunga distanza, dove massima è l'esigenza di sfruttamento delle economie di scala.

Anche il Terminal Messina, specializzato sia nella movimentazione di container (l'Africa rappresenta una direttrice di particolare rilievo) sia nel comparto *ro-ro* (oltre 126 mila metri lineari nel 2010) ha conosciuto una progressiva espansione dei traffici e degli investimenti. Inoltre, la società finanziaria del Gruppo Messina, in Associazione Temporanea di Imprese con il gruppo Gavio, si è aggiudicata di recente la concessione del terminal Canepa-Libia (ex-Multipurpose), dedicato alla movimentazione di container, rotabili e merci varie.

Il gruppo Gavio, che rappresenta uno dei principali operatori della logistica in Italia (con interessi anche presso i porti di Civitavecchia, Taranto e Trieste), aveva inoltre acquisito nel 2009 il controllo del Terminal Frutta; questa acquisizione rappresenta un esempio dell'interesse rivestito dal porto di Genova per i principali gruppi industriali e della logistica nazionali. Fra questi rientrano il gruppo Spinelli (uno dei leader delle logistica nazionale) che presenta un traffico superiore a 415 mila metri lineari nel comparto *ro-ro* e a 120 mila Teu nel 2010, e il gruppo Riva (leader nazionale nella siderurgia con quasi 22 mila addetti) che opera nell'area ex-ILVA di Cornigliano, gestendovi 2,7 milioni di tonnellate di prodotti siderurgici.

Il Porto Petroli, infine, grazie alla consistente movimentazione di oli minerali (17,7 milioni di tonnellate nel 2010) rappresenta il principale polo di alimentazione del Nord Italia.

L'**occupazione** rappresenta una delle variabili di maggior rilievo da analizzare per una valutazione dell'impatto economico e sociale dell'attività del porto; ciò che rileva a questo proposito non è ovviamente solo il numero degli addetti alle attività direttamente svolte all'interno dei confini portuali, ma più in generale l'assorbimento occupazionale dell'insieme delle attività trasportistiche e logistiche che gravitano intorno allo shipping. Sulla base delle informazioni fornite dall'Autorità Portuale è possibile quantificare in modo piuttosto puntuale l'occupazione nel cluster marittimo-portuale genovese, distinguendo inoltre tra le diverse tipologie di "mestieri" coinvolti.

Addetti alle attività marittimo-portuali a Genova (2010)

Tipo di funzione	Numero addetti
Porto commerciale	4.274
Cantieristica e riparazioni navali	6.500
Logistica portuale e ausiliari	26.299
Totale	37.073

TABELLA 2 - FONTE: Autorità Portuale di Genova

Come si può vedere dalla tabella 2 e dalla grafico 6, i servizi "commerciali" del porto – quelli, cioè, svolti dalle imprese che gestiscono i traffici al suo interno – darebbero lavoro a 4.250 persone. Secondo le stime dell'Autorità portuale, a esse andrebbero aggiunte circa 6.500 persone occupate, direttamente o indirettamente, dalla funzione "industriale" del porto, ossia dalle costruzioni e riparazioni navali. Inoltre, intorno all'attività di trasporto marittimo ruotano un novero rilevante di imprese che forniscono i servizi ausiliari connessi: fra questi rilevano in primo luogo gli

spedizionieri e gli agenti marittimi. L'occupazione generata da tali attività collaterali ammonterebbe a oltre 26 mila addetti¹⁴.

Ripartizione del lavoro nelle attività marittimo-portuali (quote percentuali)

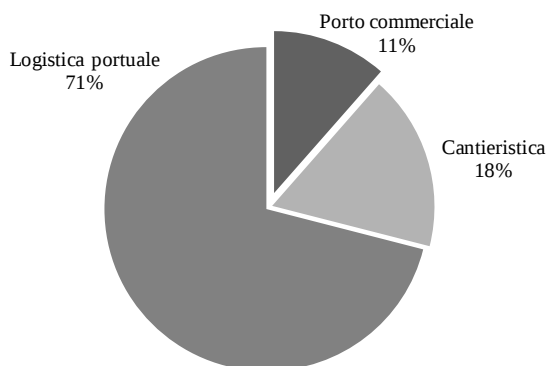


GRAFICO 6 - FONTE: elaborazioni su dati Autorità Portuale di Genova

L'occupazione del settore marittimo-portuale di Genova così stimata, pari nel suo complesso a circa 37 mila addetti, equivale a oltre il 10% di quella complessiva della provincia (356 mila unità nel 2010, secondo i dati Istat) e al 12,3% di quella del Sistema Locale del Lavoro di Genova (stima dell'Istat per l'anno 2009).

Un'altra misura utile a comprendere la rilevanza del porto di Genova sul tessuto economico del territorio è costituita dal **valore aggiunto**. In questo caso le indicazioni sono necessariamente approssimate, in quanto non sono disponibili stime del valore aggiunto con il necessario grado di disaggregazione territoriale e settoriale. Secondo le stime della Federazione del Mare-Censis (2011), il valore aggiunto per addetto con riferimento al comparto dell'attività logistica portuale e ausiliare si attesterebbe a 70 mila euro pro capite.

4. Le principali questioni aperte

Nei paragrafi precedenti abbiamo illustrato come il porto di Genova costituisca sia un'infrastruttura determinante ai fini del funzionamento della catena logistica nell'area nordoccidentale del paese, quindi in senso lato della competitività del tessuto produttivo dell'area, sia una primaria fonte di occupazione e di creazione di valore per la città e per la regione. Affinché queste funzioni siano espletate al meglio, è però necessario che il porto funzioni in maniera efficiente. Questo obiettivo postula, a sua volta, l'esistenza di alcune condizioni di carattere infrastrutturale, gestionale e amministrativo la cui importanza va tra l'altro crescendo a mano a mano che la

¹⁴ Cfr. AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA (2011).

globalizzazione del mercato del trasporto acuisce la concorrenza tra scali anche geograficamente non prossimi.

Di seguito prenderemo in esame alcune di queste condizioni, basandoci da un lato sulle strutture esistenti e sui progetti previsti e da attuare nel porto e nelle aree limitrofe¹⁵, dall'altro sulle criticità e sulle esigenze manifestate da alcune categorie di operatori specializzati nel corso di due indagini svolte nel recente passato¹⁶.

Per comodità espositiva le principali questioni verranno ripartite per argomento: è però importante sottolineare che una visione d'insieme delle criticità e degli spunti di miglioramento è molto importante, in quanto – come è stato ripetutamente sottolineato dalla letteratura in materia trasportistica – “la catena logistica viaggia alla velocità del suo anello più debole”. Inoltre, tra gli strumenti che vanno emergendo per accrescere l'efficienza operativa del porto ve ne sono alcuni (ad es. l'utilizzo dell'ITC) che si pongono trasversalmente rispetto ai profili infrastrutturale, amministrativo e gestionale, fornendo spunti per un loro miglioramento congiunto.

4.1. Le infrastrutture portuali

La dotazione di infrastrutture atte ad accogliere navi di capacità sempre maggiore e traffici in potenziale espansione è considerata un fattore cruciale per la competitività degli scali portuali. L'indagine svolta da Beretta *et al.* (2009) presso un campione di agenti marittimi ha individuato alcune carenze nella dotazione infrastrutturale del sistema dei porti italiani, più rilevanti nel confronto con i porti del Nord Europa che con quelli del Mediterraneo Occidentale. Secondo gli operatori, esse riguardavano in primo luogo la profondità dei fondali, che presso molti terminal doveva essere adeguata per affrontare il gigantismo navale; in secondo luogo, veniva segnalata la necessità di maggiori spazi nei pressi delle banchine (piazzali e depositi). Venivano indicati svantaggi anche per quanto riguarda la dotazione di gru e la capacità e lunghezza delle banchine.

Presso il porto di Genova, in particolare, lo svantaggio principale veniva individuato nella scarsa dotazione di spazi, che ha talora determinato situazioni di conflitto fra operatori¹⁷; oltre ad un ampliamento dei piazzali e dei magazzini, gli operatori avevano espresso l'esigenza di disporre di autoparchi (*buffer*) per attenuare il congestionamento nel comparto dell'autotrasporto. La seconda criticità riguardava la profondità dei fondali, mentre il *gap* rispetto ai porti concorrenti era considerato non particolarmente rilevante per la dotazione di gru e per le caratteristiche delle banchine.

¹⁵ Per un esame più ampio e articolato su queste tematiche, si fa riferimento ai documenti dell'Autorità portuale di Genova: si vedano, in primo luogo, il Piano Operativo Triennale 2012-14 e Port of Genoa Handbook 2010/2011.

¹⁶ Si tratta, in entrambi i casi, di indagini di carattere nazionale, nell'ambito delle quali però il peso degli operatori genovesi risulta di primario rilievo. La prima, che ha coinvolto le rappresentanze delle dodici principali *shipping company* mondiali, è descritta in Beretta *et al.* (2009); la seconda, che è stata rivolta a un campione di spedizionieri, è presentata in Beretta *et al.* (2011).

¹⁷ Le tensioni e il contenzioso che riguardano lo sfruttamento delle aree più strategiche del porto hanno in diversi casi condizionato la sua attività. Ne è testimonianza, da ultimo, la vicenda giudiziaria relativa alla concessione sul terminal ex-Multipurpose, di recente assegnata all'ATI Messina-Gavio.

Al fine di attenuare le problematiche relative agli spazi, l'Autorità portuale di Genova ha pianificato da diversi anni, e in parte realizzato, interventi finalizzati all'adeguamento dei fondali ("Piano dei dragaggi"), al potenziamento dei bacini di carenaggio, all'incremento dell'efficienza della logistica interna al porto e al miglioramento dei servizi ferroviari ("Piano del ferro")¹⁸.

Uno dei principali interventi (come avvenuto anche presso altri scali nazionali) ha riguardato il **dragaggio** dei fondali presso alcuni terminal. Il relativo piano riguardava l'escavazione di tre milioni di metri cubi di materiale per permettere l'accosto alle navi di grandi dimensioni. In base a quanto programmato, il materiale dragato viene utilizzato per le casse di colmata che servono per realizzare alcuni **riempimenti** fra terminal. Questi ultimi rappresentano le opere portuali di maggior rilievo intraprese nel periodo più recente, sia sotto il profilo dell'investimento finanziario (218 milioni di euro secondo l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord Ovest, con una previsione di fine lavori formulata per il 2019) sia per l'obiettivo di ampliare sensibilmente gli spazi disponibili e la capacità delle banchine¹⁹.

Il Piano Operativo Triennale 2012-14, approvato alla fine del 2011 dall'Autorità portuale, prevede spese per oltre 400 milioni di euro nel triennio, per finanziare la realizzazione di tutte le opere previste dal Piano Regolatore Portuale. Per l'anno 2012 il Piano fornisce un elenco degli interventi strategici da avviare o completare; fra questi, particolare rilievo è annesso alla formazione di una nuova calata ad uso cantieristico nel Polo Fincantieri di Sestri Ponente²⁰. Il Piano prevede inoltre un intervento finalizzato alla realizzazione di aree di sosta per l'autotrasporto nella zona di Sestri Ponente; si tratta di un'opera di più agevole sostenibilità finanziaria, che appare rilevante, considerata l'esigenza di un autoparco espressa dagli operatori.

Una conferma delle potenzialità di sviluppo connesse con la realizzazione delle opere volte a elevare la competitività dello scalo genovese è fornita dall'attracco, all'inizio del 2012, della più grande nave mai ospitata presso il terminal SECH (100 mila tonnellate di stazza lorda; 336 metri di lunghezza e quasi 46 metri di larghezza).

¹⁸ Cfr. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, *Relazioni sull'attività delle Autorità Portuali*, anni vari.

¹⁹ Si tratta, in particolare, dei riempimenti fra i moli Ronco e Canepa e fra i moli Canepa e Libia e del tombamento di Calata Bettolo. Quest'ultimo intervento alla fine del 2011 risultava realizzato per i due terzi; secondo l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord Ovest, le opere di riempimento fra i moli Ronco e Canepa sono state avviate nel mese di luglio del 2011, mentre quelle fra i moli Canepa e Libia dovrebbero iniziare nel 2015 per concludersi nel 2019. Secondo il Certet-Bocconi (2011) il riempimento di Calata Bettolo, insieme a quello fra Calata Ronco e Canepa, consentirà al bacino di Sampierdarena di incrementare di 800 mila Teu la capacità di movimentazione di contenitori. A regime, sull'area sarà presente una banchina di 750 metri, con un fondale di 17 metri e in grado di ospitare navi fino a 15 mila Teu di portata. Il riempimento fra i moli Ronco e Canepa darà invece origine ad una banchina di 640 metri con un fondale di 15 metri, in grado di dare accesso a navi fino a 5 mila Teu. Di particolare interesse appare infine il fatto che il riempimento fra i moli Libia e Canepa sarà effettuato a cura e spese del già citato soggetto privato che si è aggiudicato la concessione del terminal.

²⁰ In base agli accordi stipulati nel 2011 i costi (70 milioni di euro) saranno sostenuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (50 milioni di euro) e per la parte restante dall'Autorità Portuale.

4.2. Le infrastrutture terrestri

L'affermarsi dei moderni modelli di distribuzione delle merci, che richiedono gradi crescenti di efficienza, pone in concorrenza i porti non solo sul versante marittimo ma anche (e forse soprattutto) su quello della capacità di raggiungere i mercati di origine e destinazione dei carichi in maniera ottimizzata. Ne consegue una particolare rilevanza di tutte le infrastrutture terrestri che servono l'entroterra portuale.

Nella già citata indagine (Beretta *et al.*, 2009) gli operatori identificavano l'inadeguatezza delle infrastrutture di superficie come l'ostacolo più rilevante per la competitività del sistema dei porti italiani. Vi influivano in particolare le difficoltà di smistamento delle merci sulla rete ferroviaria, ma alcune criticità risiedevano anche nella rete stradale e autostradale, nonché negli allacci fra porti e infrastrutture terrestri. Passando dal sistema dei porti nazionali all'arco ligure, il quadro delle criticità non cambiava: gli operatori sottolineavano l'importanza della realizzazione delle opere in grado di connettere il territorio con i mercati europei, quindi in primo luogo il completamento del Corridoio 24 (Genova-Rotterdam) che rientra nell'ambito del progetto Trans-European Transport Network (TEN-T). Veniva assegnata importanza altresì alla rimozione dei vincoli di costo, tempo e affidabilità legati al cosiddetto "ultimo miglio"; in questo caso gli investimenti necessari risultano ovviamente assai inferiori.

Per quanto riguarda la **rete autostradale**, il porto di Genova è servito da 4 arterie (A7 Milano-Genova, A10 Genova-Ventimiglia, A12 Genova-Livorno, A26 Genova Voltri-Gravellona Toce), per uno sviluppo complessivo di 406 Km. Secondo Agresta-Conta (2010), il porto è servito da 18 nodi di origine/destinazione (caselli).

I diffusi fenomeni di congestionamento dovrebbero in prospettiva trarre beneficio dalla ristrutturazione del nodo di San Benigno, finalizzata a smistare più efficacemente il traffico di mezzi pesanti che interessa il bacino di Sampierdarena. Questo intervento è ricompreso nell'ambito del più ampio progetto della ristrutturazione dell'intero arco autostradale che circonda Genova; per la sezione la cui progettazione è più avanzata (la cosiddetta Gronda di Ponente) di recente sono insorte difficoltà concernenti la Valutazione di Impatto Ambientale.

Le principali **linee ferroviarie** a servizio del porto riguardano le direttrici verso Milano e Torino; esse sono la "Alessandria – Arquata Scrivia – Genova" e la "Alessandria – Ovada – Genova". La prima di queste linee presenta due diramazioni tra le stazioni di Ronco Scrivia e Genova: una, detta "dei Giovi", transita via Busalla, l'altra, detta "Succursale", transita via Mignanego²¹. La linea dei Giovi e la Succursale sono a doppio binario di circolazione ed elettrificate. Esse movimentano il traffico merci e viaggiatori da e per Alessandria, Novara, Torino, Novi Ligure (scalo merci di San Bovo) e Milano, in quanto alla stazione di Arquata Scrivia la linea si dirama per Tortona e Voghera verso il capoluogo lombardo. La linea dei Giovi ha però un'elevata pendenza, che ne riduce fortemente la potenzialità. La linea Alessandria-Ovada-Genova è elettrificata, prevalentemente a binario semplice e in alcuni tratti presenta pendenze del 16 per mille che comportano limitazioni di peso alla composizione dei treni merci. Tutte le gallerie consentono il trasporto combinato con contenitori *high cube*.

²¹ Cfr. MIDORO (2009).

Sono state di recente appaltate le opere per il riassetto del nodo ferroviario genovese; i lavori, che prevedono un investimento di 622,4 milioni di euro, sono stati avviati a febbraio 2010, e il completamento è previsto per il 2016. L'intervento è finalizzato, oltre che al potenziamento delle capacità di gestione del traffico, alla separazione del movimento dei passeggeri da quello delle merci, favorendo il decongestionamento del flusso mercantile che interessa il porto di Genova.

La principale opera prevista per favorire lo smistamento delle merci gestite dal porto di Genova è tuttavia costituito dal Terzo Valico dei Giovi. Si tratta di uno snodo del Corridoio 24 Genova-Rotterdam, inserito nell'elenco delle opere prioritarie della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T, figura 1).

Il Corridoio 24 (Genova-Rotterdam)

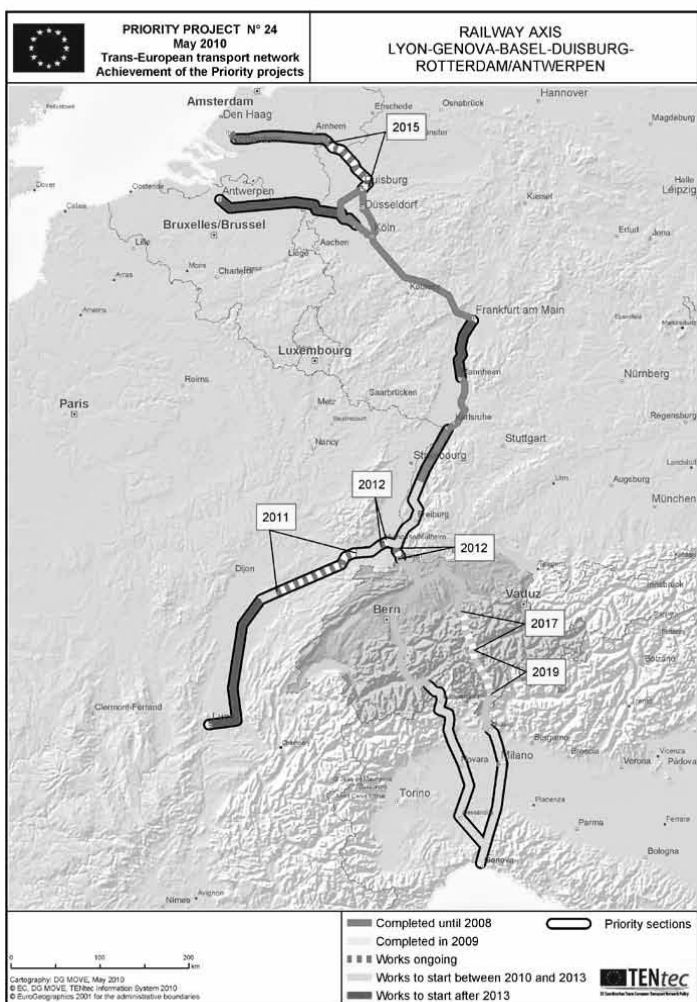


FIGURA 1 - FONTE: Commissione Europea, Direzione DG-Tren (2010)

Secondo stime della Commissione Europea, alla fine del 2008 il Corridoio 24 risultava completato per il 43,3%, e la fine dei lavori era prevista per il 2020²².

Recentemente l'asse in esame ha assunto ancora maggiore importanza per il porto di Genova, alla luce delle decisioni maturate a livello europeo e nazionale. Nel novembre del 2011, infatti, la Commissione Europea ha presentato una nuova configurazione a due livelli della rete TEN-T, distinguendo una rete centrale (*core network*) da realizzare entro il 2030 e una rete globale da completare entro il 2050. La parte *core* sarà composta da 10 Corridoi (sui 30 complessivi), fra i quali rientra anche quello che unisce Genova a Rotterdam. Considerate le prospettive di crescita dei traffici marittimi nel continente, i principali porti europei (86 scali) saranno connessi alla rete centrale TEN-T²³. In questo modo, oltre a dare conto della rilevanza del settore marittimo, la Commissione riconosce la necessità di intervenire in modo più incisivo sui colli di bottiglia spesso presenti nelle connessioni multimodali fra i porti e i relativi *hinterland*, fermo restando che dovrà essere quantificata e finanziata la maggiore esigenza di fondi derivante dalla prevista connessione dei porti ai principali corridoi della rete TEN-T.

Per il profilo nazionale, limitandosi agli eventi più recenti, la legge Finanziaria per il 2010 ha consentito al CIPE di autorizzare separatamente singoli lotti costruttivi delle opere di maggiore rilievo strategico. Nell'ambito del Terzo Valico sono stati identificati 6 lotti; nel novembre del 2010 il CIPE ha autorizzato la realizzazione del primo, aggiornando il costo totale dell'opera a 6,2 miliardi di euro. Di recente il CIPE ha stanziato oltre un miliardo di euro per il secondo lotto costruttivo, portando così a 1,8 miliardi la disponibilità complessiva di risorse.

Fermo restando che tutte le iniziative di investimento in opere infrastrutturali devono essere attentamente vagliate con riferimento alla sostenibilità finanziaria e alla resa economica prospettica, intesa in senso lato, la realizzazione delle infrastrutture terrestri, soprattutto di quelle di maggior respiro strategico, incontra i principali ostacoli nella difficoltà di reperire adeguate fonti di finanziamento. A questo proposito, al di là degli stanziamenti governativi, uno dei temi dibattuti riguarda le possibilità di ampliamento dell'**autonomia finanziaria** degli scali portuali, che potrebbe mettere le rispettive Autorità nelle condizioni di cofinanziare alcuni degli interventi ritenuti di maggiore urgenza ma di onerosità relativamente contenuta²⁴. Su questa tematica ci si limita qui a richiamare le analisi e i dibattiti sollevati in Baccelli *et al.* (2007), Baccelli *et al.* (2008), Beretta *et al.* (2009) e ESPO (2010). Secondo quest'ultimo studio, gli scali italiani si troverebbero in una posizione di relativo svantaggio per il profilo dell'autonomia finanziaria rispetto a quelli del Nord Europa. La presenza di minori vincoli di finanza presenti presso porti *competitor* consentirebbero loro di migliorare la posizione competitiva non solo sul versante marittimo, ma anche su quello strategico dello sviluppo degli *hinterland*.

²² COMMISSIONE EUROPEA (2010).

²³ Cfr. DG TREN (2010).

²⁴ Se è difficile immaginare un ruolo importante delle Autorità Portuali nel finanziamento degli investimenti connessi agli assi di trasporto terrestre a lunga percorrenza, potrebbe essere invece perseguibile una loro compartecipazione al finanziamento delle opere del cosiddetto "ultimo miglio", la cui importanza nella catena logistica è determinante.

4.3. Intermodalità e retro porto

In questo paragrafo si affrontano due aspetti importanti ai fini della logistica portuale: le possibilità di sviluppo dell'intermodalità e le prospettive di utilizzo di zone retroportuali al servizio delle attività del porto. Le due questioni risultano collegate: la crescita dell'*hinterland* portuale presso molti scali *competitors* è legata alla capacità di istituire adeguati flussi di merci in maniera efficiente e standardizzata attraverso corridoi ferroviari dedicati. Questa capacità, quindi, può favorire le possibilità di ampliamento del bacino geografico di utenza del porto. La letteratura, inoltre, ha posto in rilievo che uno dei principali fattori di competitività dei porti che servono i paesi sviluppati è rappresentato dall'affidabilità e dalla qualità delle connessioni con l'*hinterland* (si veda ad esempio Baccelli *et al.*, 2008). Stimolare il trasporto intermodale e la logistica e investire nel potenziamento delle reti ferroviarie e dei centri intermodali è divenuto un fattore cruciale per l'attrazione dei traffici.

In base all'indagine già richiamata (Beretta *et al.*, 2009), secondo le compagnie di navigazione in Italia gli allacci fra i porti e le infrastrutture terrestri presentavano svantaggi di media importanza nei confronti dei porti concorrenti; veniva individuato uno svantaggio competitivo anche in relazione al supporto dei centri logistici e degli *inland terminal*, ma esso era di rilievo contenuto, specie nei confronti dei porti del Mediterraneo Occidentale. Per gli scali dell'alto Tirreno, e in particolare per quello di Genova, le valutazioni risultavano migliori della media nazionale; per colmare i residui *gap*, secondo gli operatori, poteva comunque essere utile potenziare le strutture logistiche esistenti e le connessioni con le banchine portuali.

Il problema degli allacci fra infrastrutture portuali e terrestri è particolarmente avvertito presso il porto di Genova con riferimento alla modalità di inoltro per via ferroviaria. Le merci trasportate per ferrovia costituiscono infatti una quota contenuta nel confronto con i principali porti europei (dal 20 al 17% fra il 2007 e il 2008, secondo i dati Trenitalia), pur superando il livello medio nazionale (12 e 11% negli stessi due anni). Anche esaminando l'andamento dei carri ferroviari che annualmente interessano il porto di Genova (grafico 7) si nota una dinamica contenuta. Nonostante la crescita avvenuta dopo il 1994 (anno di avvio di operatività del terminal VTE), l'aumento complessivamente registrato dall'inizio degli anni novanta è stato inferiore rispetto all'espansione dei traffici gestiti dal porto.

Questa evoluzione si è ovviamente riflessa in un incremento del numero dei mezzi pesanti che transitano presso il porto di Genova, determinando congestioni anche nella viabilità retroportuale. Midoro (2009) stima in circa 3.600 veicoli pesanti il numero di mezzi che mediamente interessa ogni giorno i bacini portuali di Genova.

La preferenza per l'autotrasporto è dovuta in primo luogo al fatto che i mercati di riferimento delle merci (principalmente il Nord Ovest del paese) sono ubicati entro distanze relativamente contenute, per le quali la strada risulta di norma conveniente. In assenza di un riequilibrio modale, nel medio termine vi sono quindi rischi di congestionamenti gravi per il traffico stradale e autostradale presso il capoluogo ligure.

Numero annuo di carri ferroviari presso il porto di Genova

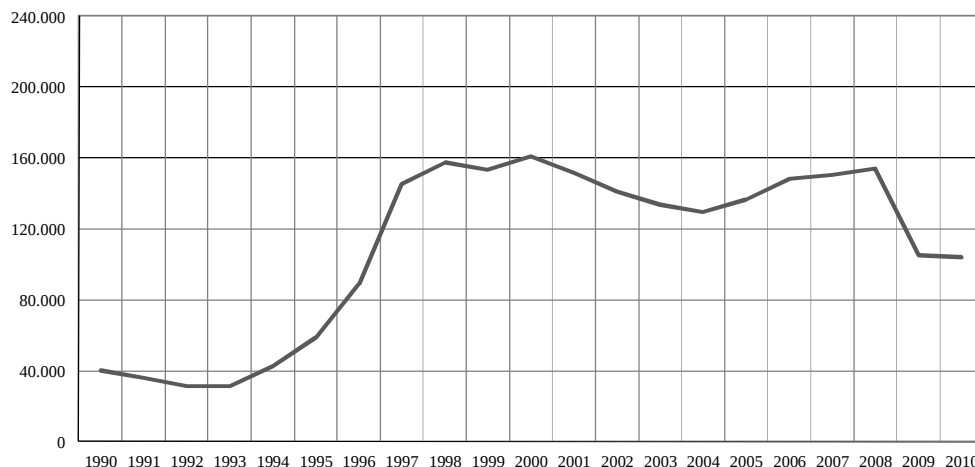


GRAFICO 7 – FONTE: Autorità Portuale di Genova

Diverse questioni contribuiscono a ostacolare una crescita del traffico intermodale: oltre al problema degli allacci, la pendenza dei percorsi attuali da effettuare per ferrovia comporta l'esigenza di doppia trazione e limita la lunghezza dei convogli. Con l'attuale configurazione, le manovre che i treni devono effettuare in entrata e in uscita dal porto hanno costi assai più elevati rispetto ai porti esteri concorrenti. In passato, infine, si sono presentati ulteriori ostacoli di natura organizzativa e gestionale per l'azienda che ha tradizionalmente curato i servizi di "ultimo miglio" (Ferport).

Con riferimento all'infrastruttura, per favorire il superamento dei colli di bottiglia esistenti, l'Autorità Portuale ha messo a punto il "Piano del ferro", ossia un programma di investimenti che riguardano la funzionalità dell'ultimo miglio ferroviario. Esso prevede, a integrazione delle opere di riassetto del nodo ferroviario di Genova, alcuni interventi quali: l'ammodernamento del Parco ferroviario "Rugna"; l'istituzione di nuovi fasci di binari presso i moli Ronco e Canepa; l'elettificazione dei parchi ferroviari portuali. Per quanto attiene agli aspetti organizzativi e gestionali, dal mese di maggio del 2010 il servizio ferroviario nell'area portuale è svolto dalla società Fuori Muro, costituita da azionisti privati²⁵, che dichiara fra i propri obiettivi l'integrazione del servizio di manovra presso le banchine con quello di trazione sulla rete ferroviaria verso i maggiori centri logistici del Nord Italia, specialmente per la Lombardia e per il Piemonte. Questo obiettivo, laddove raggiunto, potrebbe contribuire ad attenuare le problematiche che derivano dalla segmentazione del ciclo delle merci che privilegiano l'intermodalità e quindi dare impulso al trasferimento per rotaia di un maggior quantitativo di merci.

²⁵ Si tratta di InRail, della Compagnia Pietro Chiesa e del Rivalta Terminal Europa, partecipato dal Gruppo Gavio. Di recente, il Gruppo Spinelli ha acquistato una quota del capitale dalla Compagnia Pietro Chiesa.

Un funzionamento efficiente dell'intermodalità rappresenta un fattore cruciale per le possibilità di valorizzazione e sfruttamento della rete di centri logistici che rappresentano il retroporto di Genova e che ne potrebbero catalizzare servizi e attività in modo complementare, risolvendo fra l'altro le carenze di spazi già affrontate al par. 4.1.

I centri logistici del Nord Ovest che in qualche modo possono essere interessati dai traffici del porto di Genova non sono pochi e alcuni di essi sono già attrezzati. La figura 2 ne mostra la localizzazione. Il centro al momento più importante è quello di Rivalta Scrivia, ampio e territorialmente prossimo sia al porto, sia ai mercati di riferimento lombardi e piemontesi; in prospettiva, tuttavia, il polo di Alessandria potrebbe contribuire ad ampliare significativamente gli spazi per la lavorazione delle merci.

Il centro logistico di Rivalta è stato di recente collegato in via continuativa al terminal container di Voltri mediante un servizio ferroviario *shuttle* dedicato. Il centro ha fra l'altro ottenuto l'autorizzazione a gestire un'area specifica nella quale possono essere svolti alcuni controlli doganali in precedenza svolti presso le banchine genovesi: ne deriva una semplificazione nei movimenti delle merci interessate da tali procedure. Il centro potrebbe essere notevolmente potenziato con l'istituzione di un nuovo terminal, che amplierebbe in misura consistente gli spazi disponibili e, di conseguenza, i traffici gestibili.

Principali centri logistici del Nord Ovest

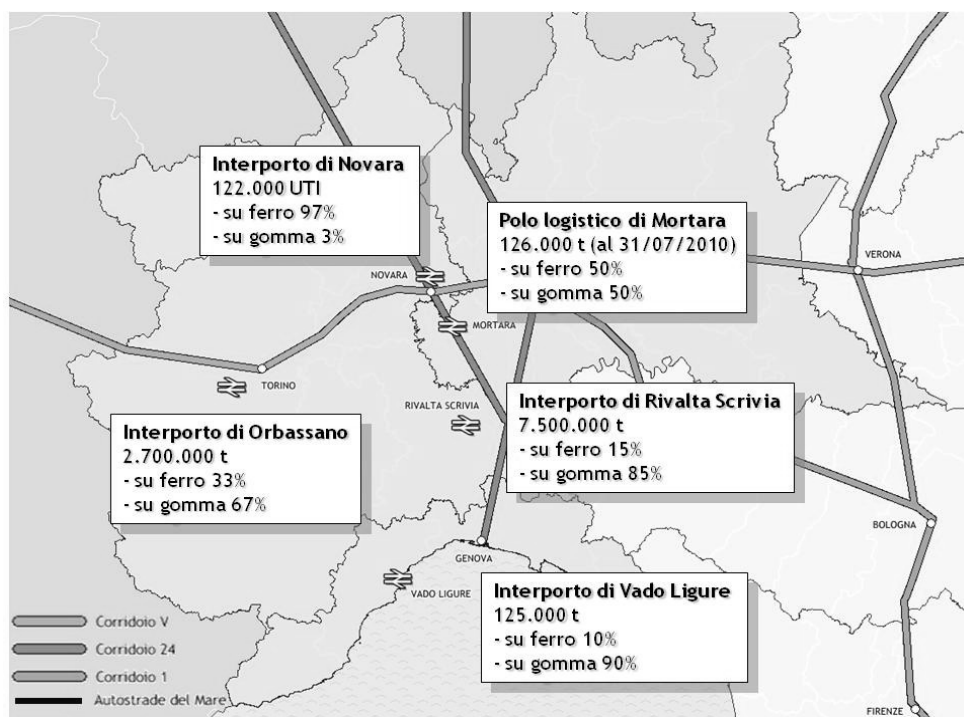


FIGURA 2 - FONTE: Uniontrasporti (2011)

Gli altri progetti di rilievo, non ancora entrati nella fase realizzativa, riguardano il retroporto di Alessandria, dove esistono ampi spazi destinabili alla logistica²⁶, e la zona di Novi Ligure, pure dotata di spazi e infrastrutture ferroviarie²⁷.

4.4. Il lavoro presso il porto di Genova

Uno degli aspetti più rilevanti e controversi del mercato del lavoro presso i porti nazionali (e in particolare presso quello di Genova) è costituito dalla disciplina del lavoro temporaneo offerto dai soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 17 della legge 84/1994. La legge prevede, in sostanza, che le imprese terminalistiche e gli ausiliari portuali possano svolgere le operazioni di competenza utilizzando i propri organici; in caso di necessità ulteriori rispetto alle proprie capacità, essi devono rivolgersi a specifici *pool* di manodopera temporanea costituiti presso gli scali (le cosiddette Compagnie portuali). Se i *terminal operator* e gli ausiliari hanno una disciplina sostanzialmente privatistica e non dissimile dai porti *competitor*, il lavoro temporaneo ex art. 17 presenta diverse specificità.

Per inquadrare il tema del lavoro portuale su base locale, è utile disporre di un quadro di riferimento dell'evoluzione a livello internazionale. Notteboom (2010) ha esaminato l'impatto sul mercato del lavoro portuale dei principali cambiamenti che hanno interessato il comparto. L'innovazione tecnologica nei processi produttivi, il gigantismo navale, l'utilizzo crescente del container e la progressiva integrazione della *supply chain* hanno impresso una notevole pressione sulla configurazione dell'offerta di servizi dei *pool* di manodopera. Le risposte sono state assai diverse nei vari porti europei; in generale, comunque, la standardizzazione dell'attività presso i terminal ha favorito il ridimensionamento dell'occupazione presso le banchine²⁸.

Nel nostro paese le forze lavoro complessivamente operanti nei porti, prossime alle 22 mila unità all'inizio degli anni ottanta, sono poi diminuite – in linea con quanto accaduto in Europa – fino al 1997 quando, in seguito all'incremento dei traffici e alla riforma del quadro normativo operata dalla legge 84/94, esse sono tornate ad aumentare, sfiorando nuovamente le 20 mila unità nel 2006 (Isfort, 2011). È però cambiata sostanzialmente la composizione degli addetti: nel 1983 le Compagnie portuali contribuivano per oltre il 95% all'occupazione, mentre nel 2009 esse ne rappresentavano meno del 20%.

Secondo Sergio Bologna (cfr. Autorità Portuale di Genova, 2011), i *pool* di manodopera inquadrati ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94 sono presenti in 32 porti

²⁶ Per l'utilizzo di questi spazi nel 2008 è stato siglato un protocollo di intesa tra: Ferrovie dello Stato, Regione Piemonte e Regione Liguria; Province di Alessandria, Genova e Savona; Comuni di Alessandria e Genova; Autorità Portuali di Genova e Savona; fondazione SLALA. Il progetto ipotizza una gestione potenziale di traffico pari a circa 0,5 milioni di Teu.

²⁷ Per un'analisi dettagliata dei territori potenzialmente idonei ad essere utilizzati come retroporto genovese si veda Gattorna (2011).

²⁸ Anche negli Stati Uniti il numero dei lavoratori portuali è notevolmente diminuito fra il 1975 e il 2005 (periodo nel quale ha avuto il suo sviluppo il fenomeno della containerizzazione dei traffici), mentre il numero degli addetti ai servizi logistici connessi (ad esempio magazzinaggio) è aumentato (Hall, 2009).

italiani, ma il 70% degli addetti è concentrato presso cinque scali (Genova, Civitavecchia, Ravenna, Palermo e Savona); lo scalo genovese rappresenta un caso a sé per il numero di grande rilievo degli addetti (poco meno di un migliaio). Il modello di utilizzo della manodopera in *pool* si è evoluto in maniera differenziata nei vari scali nazionali: le indicazioni di principio della legge sono state infatti adattate alle particolarità locali²⁹.

Il porto di Genova ha una lunga tradizione di utilizzo del *pool* di lavoro presso le banchine. La Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie (CULMV), operativa sotto questa forma fin dal dopoguerra (ma con una storia pregressa risalente al Medioevo), pur a fronte delle trasformazioni del quadro operativo e normativo di riferimento è rimasta protagonista del lavoro portuale³⁰. Sulla base di un accordo raggiunto con l'Autorità Portuale e con le altre categorie interessate, la CULMV è oggi l'unico soggetto (insieme alla Compagnia Pietro Chiesa per le rinfuse) autorizzato a fornire servizi portuali ex-art. 17 della legge 84/94.

La regolamentazione di questa forma di lavoro presso lo scalo genovese ha finora consentito lo svolgimento dell'operatività in un contesto sociale relativamente stabile, e la professionalità del personale consente prestazioni non troppo dissimili per efficienza a quella di altri scali concorrenti. L'indagine della Banca d'Italia (Beretta *et al.*, 2009) aveva infatti riscontrato che, secondo gli operatori, gli scali nazionali – e nello specifico quello genovese – con particolare riguardo ai costi e ai tempi delle operazioni, presentano alcuni svantaggi competitivi nei confronti dei porti europei concorrenti, peraltro di entità modesta nei confronti del *Northern Range* e minima verso quelli del *West Med*.

Negli anni recenti, tuttavia, le capacità del modello del lavoro temporaneo portuale di tenuta occupazionale e di resistenza alle avversità congiunturali hanno destato qualche preoccupazione. Per quanto attiene al primo aspetto, l'organico della Compagnia, notevolmente ridimensionato dopo l'entrata in vigore della legge 84/94, è tornato ad aumentare negli anni duemila, ma soltanto in misura molto contenuta. Secondo l'Isfort (2011), tra il 2001 e il 2009, a fronte del significativo incremento dei traffici, il numero di addetti della CULMV è cresciuto del 2% circa, a fronte di un più cospicuo incremento per le altre imprese attive presso lo scalo genovese. Circa la

²⁹ In base ad un'indagine svolta dall'Isfort, l'utilizzo del *pool* è prevalente a Ravenna, dove svolge buona parte delle attività, nella sostanziale condivisione degli operatori. Il ricorso al *pool* è consistente a Genova e importante, seppure non centrale, a Napoli. A Trieste, invece, il modello risente della presenza di un frammentato numero di imprese abilitate alle operazioni portuali e di una forte presenza di cooperative che prestano lavoro in maniera assai flessibile; ne è derivato tradizionalmente un ruolo marginale per la Compagnia Portuale che, nel 2009, è stata posta in liquidazione. Il porto di Gioia Tauro, infine, annota fra le sue particolarità di scalo di transhipment la preminenza della logica privatistica nella gestione del ciclo portuale e la completa assenza di soggetti fornitori di manodopera temporanea ex art. 17.

³⁰ Un'interessante analisi delle fasi storiche del sistema del lavoro presso il porto di Genova dagli anni sessanta è contenuta in Musso (2008): oltre ad alcuni sintetici riferimenti sull'utilizzo del *pool* di manodopera presso i porti del Nord Europa, il volume dà conto delle difficoltà incontrate sul mercato del lavoro a fronte delle continue innovazioni e standardizzazioni dei traffici. Lo studio quantifica in quasi 5.600 addetti il numero degli operatori della Compagnia nel 1983.

sensibilità alla crisi, nel 2009, secondo i dati dell'Isfort, le giornate di mancato avviamento riconosciute alla CULMV hanno superato le 18 mila unità.

Il modello del lavoro temporaneo in vigore presso il porto di Genova si trova dunque di fronte a sfide multiple e crescenti, derivanti dalla tendenza generale al ridimensionamento dell'occupazione portuale diretta, dalla crescita di quella dell'attività logistica e ausiliaria, dal delicato equilibrio tra gli obiettivi di economicità e sviluppo degli operatori e quelli del mantenimento della coesione sociale e della sicurezza all'interno dello scalo. Si tratta di sfide importanti, perché dalla loro gestione possono dipendere in larga parte le potenzialità di sviluppo operativo e occupazionale dello scalo, anche nel confronto con le realtà portuali concorrenti.

4.5. Adempimenti amministrativi, integrazione, innovazione e informatica

Le ultime questioni aperte che descriviamo riguardano gli oneri che gravano sugli operatori per i controlli amministrativi e l'integrazione fra i soggetti che fruiscono dei servizi portuali attraverso il ricorso alla telematica. Si tratta di tematiche interconnesse, in quanto l'utilizzo dell'ICT – oltre a migliorare la gestione e la tracciabilità dei flussi di merci – può essere di valido ausilio nel facilitare e rendere più spediti ed economici i rapporti tra operatori portuali e Autorità di controllo (Agenzia delle Dogane, Sanità portuale, ecc.). Per questo, l'Autorità Portuale di Genova ha investito fin dal 2004 nel progetto *E-port*, finalizzato a favorire gli snellimenti amministrativi e a sviluppare la telematica e l'integrazione fra gli operatori; il ricorso all'innovazione e alla tecnologia è un obiettivo di recente riaffermato dall'Autorità portuale, che intende farne un asse portante del nuovo Piano Regolatore Portuale, attualmente in fase di approntamento.

Sui temi in discorso si erano soffermati i lavori di Beretta *et al.* (2009) e Beretta *et al.* (2011). La prima indagine, effettuata presso le compagnie di shipping, aveva riscontrato, nell'opinione degli operatori, svantaggi competitivi relativi agli adempimenti doganali, segnalando alcune criticità sulle modalità con le quali venivano effettuati i controlli, ma anche i primi progressi realizzati ad esempio attraverso il progetto del *pre-clearing*³¹, volto a decongestionare le banchine e a semplificare gli adempimenti amministrativi. La seconda, svolta presso gli spedizionieri, aveva confermato alcune criticità nei processi doganali, avvertite in maniera piuttosto omogenea dagli operatori intervistati; le principali riguardavano la prevedibilità dei tempi dei controlli, i tempi e i costi effettivi degli stessi e le modalità di esecuzione (ad esempio, eterogeneità sul territorio, proporzionalità e numerosità delle verifiche). A fronte di questi aspetti, tuttavia, gli intervistati riconoscevano i progressi connessi con l'introduzione della certificazione di *Authorized Economic Operator*, con l'istituzione dei Centri di assistenza doganale, con le sperimentazioni di nuove procedure e con le prospettive di maggiore integrazione con i servizi telematici portuali. La principale esigenza espressa riguardava l'effettivo avvio dello "sportello unico" presso il quale

³¹ La procedura di *pre-clearing* consente di anticipare alle imprese terminaliste le informazioni sui controlli che devono essere effettuati; gli operatori possono incanalare direttamente verso i varchi di uscita tutti i container non interessati dalle verifiche, ottenendo un risparmio di tempo.

concentrare non solo gli adempimenti doganali, ma anche tutti i controlli di tipo amministrativo e sanitario delle merci.

La rilevazione presso gli spedizionieri aveva inoltre gettato luce sulla qualità e sull'adeguatezza dei servizi di ICT, per i quali alcune imprese avevano segnalato criticità, pur se di peso contenuto. Fra queste rientravano un utilizzo ancora da ottimizzare del *web* (in particolare delle informazioni on line sull'accessibilità degli scali) e dei sistemi di *supply-chain management*, nonché la scarsa integrazione informatica fra gli operatori, in assenza di un soggetto capofila che diffondesse prassi e standard uniformi. Su quest'ultimo punto gli spedizionieri proponevano un'armonizzazione dei sistemi informatici dei vari operatori ed un ruolo di stimolo all'integrazione da parte delle Associazioni di categoria della logistica.

Il Piano operativo triennale 2012-14, pubblicato dall'Autorità portuale di Genova nell'autunno del 2011, dà conto di alcuni progressi realizzati su questo fronte e di altri progetti in corso circa gli adempimenti doganali, gli altri controlli amministrativi e le questioni informatiche. In primo luogo vi è l'obiettivo di un maggior coordinamento telematico e informatico fra i sistemi dell'Agenzia delle Dogane e quelli dell'Autorità Portuale, per minimizzare gli oneri a carico degli operatori. Un secondo obiettivo riguarda il consolidamento presso lo scalo genovese delle procedure di *pre-clearing*. L'iniziativa di maggior rilievo è rappresentata comunque dall'intendimento di realizzare un "Punto di Entrata Designato" presso lo scalo genovese, nel quale concentrare tutte le attività di verifica dei diversi soggetti deputati ai controlli della merce. L'utilità di questa forma di sportello unico doganale è evidente ove si consideri che, secondo gli spedizionieri, in alcuni casi possono rendersi necessari fino a 17 tipi di controllo diversi per lo stesso blocco di merce (Beretta *et al.*, 2011).

Con riferimento all'ICT, il progressivo sviluppo e ampliamento del progetto *E-port* ha favorito l'efficienza e la tracciabilità dei flussi delle merci; la digitalizzazione dei flussi documentali ha velocizzato lo scambio di informazioni e ottimizzato le sequenze delle operazioni da svolgere, riducendo i tempi di transito dei mezzi pesanti e migliorando l'operatività dei terminal portuali.

Il porto di Genova sta ora implementando nuovi progetti volti all'innovazione informatica e all'integrazione fra operatori, alcuni dei quali si inscrivono nell'ambito delle iniziative europee rivolte al settore portuale. Fra questi vi sono: il progetto *MoS24*, finalizzato a rendere interoperabili i diversi sistemi di ICT dei soggetti che utilizzano il trasporto intermodale e le Autostrade del Mare; il progetto *Code 24*, volto a individuare e trattare i punti di congestione lungo il Corridoio Genova-Rotterdam; il progetto *Losamedchem*, volto a favorire il trasporto intermodale di merci chimiche; il progetto *Tiger* per sviluppare tecnologie e standard tecnici, operativi e gestionali per rendere più efficienti i *link* intermodali fra porti e retroporti.

Altre iniziative in corso hanno invece natura locale. Esse mirano principalmente a gestire, dal punto di vista informatico, l'istituzione dello Sportello Unico Portuale; gli interventi sono suddivisi su tre linee che riguardano rispettivamente lo sportello unico "lato mare", quello doganale e quello per l'autotrasporto. Il primo intervento ("lato mare"), promosso d'intesa con l'Associazione degli Agenti marittimi, prevede l'interfacciamento del Sistema Telematico Portuale con i sistemi gestiti dalla Capitaneria di Porto per favorire la pianificazione delle attività da parte degli operatori,

promettendo di ridurre costi e tempi delle attività. Del secondo si è già accennato sopra. Il terzo, lo sportello unico per l'autotrasporto, mira a superare le frammentazioni del trasporto terrestre retroportuale e a monitorare le sue performance. Sono allo studio strumenti per accertare che le informazioni relative ai flussi delle merci siano gestite in modo appropriato e ordinato; si intende utilizzare lo strumento del Preavviso di Arrivo, che fornisce una preventiva informazione circa la merce da caricare e scaricare e che rappresenta l'interfaccia virtuale fra il porto e i sistemi operativi e informativi della catena logistica del trasporto. Infine è prevista una progressiva integrazione fra i sistemi *E-port*, UIRNet³² e RTE (Rivalta Terminal Europa): questa dovrebbe favorire la tracciabilità della merce, la gestione tempestiva delle eventuali carenze documentali (anche prima dell'effettivo arrivo in porto dei mezzi pesanti), nonché la digitalizzazione e la maggiore efficienza dello scambio di informazioni.

Tutte queste iniziative possono rappresentare passi nella direzione di un miglioramento della posizione competitiva del porto genovese e del suo *hinterland*. Le potenzialità offerte dall'ICT, in particolare, possono contribuire ad attenuare le difficoltà derivanti da altri ordini di fattori, quali la numerosità e l'articolazione dei controlli, la polverizzazione della struttura del trasporto terrestre e le criticità infrastrutturali relative all'"ultimo miglio".

5. Conclusioni

Questo lavoro si è proposto di fornire un inquadramento della struttura, dell'operatività, dell'evoluzione e delle principali questioni aperte che riguardano il porto di Genova, principale scalo mercantile italiano, che da sempre costituisce al tempo stesso la "porta marittima" delle regioni nordoccidentali e una primaria fonte di valore e di occupazione nell'economia locale presso la quale è insediato.

Ne sono stati analizzati brevemente il ruolo nella regione, nel paese e nel contesto europeo, il bacino geografico di utenza, la composizione e lo sviluppo dei traffici, gli operatori direttamente e indirettamente impegnati e soprattutto le molteplici sfide da affrontare che animano il dibattito locale; da esse dipendono in buona parte la competitività e le possibilità di sviluppo dello scalo, in un mercato sempre più dinamico e globalizzato.

Presso il porto di Genova sono presenti operatori di rilevanza mondiale sia per il comparto delle società armatoriali sia per quello delle aziende terminalistiche; essi si trovano ad affrontare le sfide competitive imposte dalla globalizzazione e dalla progressiva maggiore apertura delle *catchment area* dei porti sotto la spinta delle politiche di integrazione varate a livello europeo. A questo proposito, l'Autorità Portuale ha intrapreso diverse iniziative relative alle infrastrutture portuali, finalizzate ad adeguare la capacità produttiva del porto ai possibili sviluppi futuri.

³² UIRNet, la rete sviluppata dall'Unione Interporti Riuniti, è una piattaforma che collega i diversi interporti e centri logistici diffusi sul territorio. Attualmente questa piattaforma è utilizzata da una quota contenuta di autotrasportatori, ma l'Autorità portuale prevede un deciso ampliamento del suo impiego.

Poiché le sfide competitive per i porti dei paesi sviluppati si giocano in buona parte sull'accessibilità dei mercati da servire, sul retroporto e sul funzionamento della retrostante logistica, è altresì importante lo sviluppo delle infrastrutture terrestri, ovviamente nell'ambito di adeguate analisi circa la loro sostenibilità finanziaria e la reperibilità dei fondi necessari. Le iniziative coinvolgono in questo caso una platea ben più ampia di soggetti, che vanno dal pubblico al privato; una possibile chiave vincente sta nella realizzazione di sinergie fra di essi. Allo stesso modo, è importante assicurare soluzioni flessibili ed efficienti alle altre questioni che riguardano il mercato del lavoro portuale, l'esigenza di semplificazioni per gli adempimenti amministrativi, la realizzazione dello sportello unico doganale e l'integrazione – in primo luogo telematica – degli operatori. Si tratta di questioni rilevanti, la cui gestione può riflettersi sia sul piano produttivo, sia su quello occupazionale.

Uno sviluppo ulteriore sia dell'attività sia dell'occupazione presso il porto genovese potrebbe derivare da una maggiore internazionalizzazione. Il novero di *player* internazionali presenti sulla piazza è già importante e si va rafforzando nel tempo; a questa qualificata presenza si potrebbe associare un graduale ampliamento dell'area di riferimento del bacino portuale anche ai mercati internazionali limitrofi. La strategia posta in atto dall'Autorità portuale persegue dichiaratamente questa direzione, non solo attraverso gli investimenti in infrastrutture portuali, ma anche attraverso i progetti di sviluppo dell'intermodalità, del retroporto e soprattutto dell'integrazione informatica della *supply chain*. Si tratta di iniziative trasversali, che hanno fra l'altro il pregio di non presupporre eccessivi oneri finanziari e quindi appaiono attuabili in tempi più brevi rispetto alla realizzazione delle grandi opere, per le quali pure vi sono state da ultimo novità incoraggianti, ma che necessitano di notevoli risorse finanziarie e impongono riflessioni sul modello di finanziamento da parte dei soggetti coinvolti.

Appendice statistica

Il traffico del porto di Genova

TIPO	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Merce varia (tonn./000)	27.517	26.398	23.459	27.714	29.722	26.532	25.524	25.496	24.420	22.691	22.256
- containerizzato	18.928	17.656	15.180	17.824	18.772	16.547	16.075	15.914	15.071	14.152	14.070
- convenzionale	8.589	8.742	8.279	9.890	10.949	9.985	9.449	9.583	9.349	8.539	8.186
Rinfuse solide	5.024	4.608	3.684	5.498	5.993	6.797	8.201	9.320	8.837	8.886	9.006
Rinfuse liquide	17.852	19.697	20.310	21.006	21.475	21.641	21.464	21.020	20.456	20.172	18.915
- prodotti petroliferi	17.022	18.831	19.387	20.006	20.464	20.567	20.461	19.885	19.424	19.204	17.930
- altre	830	866	923	1.000	1.012	1.073	1.003	1.135	1.032	968	984
Bunker e provv. di bordo	1.230	1.250	1.285	1.445	1.461	1.353	1.266	1.196	1.204	1.099	1.002
Totale	51.623	51.952	48.738	55.663	58.650	56.323	56.456	57.033	54.918	52.848	51.178
Containers (Teus/000)	1.847	1.759	1.534	1.767	1.855	1.657	1.625	1.629	1.606	1.531	1.527
Navi arrivate (n.)	6.943	7.416	7.177	7.254	7.880	7.631	7.702	7.864	7.940	8.380	7.674
Navi partite (n.)	7.025	7.465	7.338	7.200	7.848	7.577	7.662	7.855	7.911	8.362	7.668
Passaggeri (n./000)											
Traghetti	2.315	2.780	2.815	2.715	2.703	2.638	2.642	2.728	2.734	2.640	2.410
Crociere	799	860	671	548	520	475	396	288	616	568	471
Totale	3.114	3.640	3.487	3.263	3.223	3.113	3.038	3.015	3.350	3.207	2.881

TABELLA A1 - FONTE: Autorità Portuale di Genova

Movimento container del porto di Genova per area geografica (migliaia di Teu)

AREA	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Italia	120	122	127	141	114	110	123	121	140	140	112
Europa	133	117	101	125	96	94	110	123	143	145	133
Georgia Russia Ucr.	6	2	2	3	4	3	2	2	3	4	5
Nord America	200	173	141	171	236	202	255	288	306	323	314
America centr.	43	44	27	32	35	29	34	35	33	30	28
Sud America	83	56	41	68	104	92	86	120	127	120	134
Nord Africa	141	169	174	170	157	151	151	152	144	157	151
Africa orient.	55	49	45	53	57	57	55	42	28	16	21
Africa occid.	53	52	55	74	87	66	63	62	57	67	80
Medio Oriente	232	215	170	195	171	150	152	165	155	153	144
India Pakistan	63	54	42	50	57	51	44	41	33	22	22
Estr. Oriente	638	646	525	650	656	590	444	365	329	223	286
Oceania	21	10	10	10	12	6	5	8	1	3	2
Altri	59	49	73	24	70	57	100	104	108	128	95
Totale	1.847	1.759	1.534	1.767	1.855	1.657	1.625	1.629	1.606	1.531	1.527

TABELLA A2 - FONTE: Autorità Portuale di Genova

Movimento container porto di Genova per Terminal – Anno 2010

TERMINAL	% Terminal (Pezzi)	% Terminal (Teus)	% Terminal (transhipment)	Pezzi	Teus	di cui transhipment	% transhipment su totale
SECH	17,8	18,0	6,2	205.675	316.866	8.957	2,80
SAN GIORGIO	2,0	2,3	0,0	23.644	40.715	0	0,00
MESSINA	15,0	13,9	41,0	172.887	244.525	59.438	24,30
VTE	53,9	55,8	52,9	621.871	980.950	76.706	7,80
FRUTTA	0,0	0,1	0,0	562	977	0	0,00
GRENDI	4,5	3,0	0,0	51.560	53.034	0	0,00
GMT	0,0	0,0	0,0	6	7	0	0,00
REBORA	6,8	6,9	0,0	78.200	121.784	0	0,00
Totale	100,0	100,0	100,0	1.154.405	1.758.858	145.101	8,20

TABELLA A3 - FONTE: elaborazioni su dati Autorità Portuale di Genova

Movimento rotabili e merci convenzionali porto di Genova
(migliaia di metri lineari; migliaia di tonnellate)

TIPO	quota 2011	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Rotabili (mtl/000)	-	3.723	3.717	3.509	4.278	4.634	4.255	4.027
Rotabili (tonn/000)	83,5	7.169	7.136	6.754	8.213	8.922	8.180	7.709
Merci convenzionali (tonn/000)	7,2	621	683	611	831	1.215	1.018	963
di cui:								
forestali	..	..	154	103	129	170	191	156
ortofrutta	..	..	111	75	71	173	147	154
siderurgici e metalli	..	..	278	214	419	645	484	484
altri	..	..	140	219	211	227	196	169
Auto al seguito (tonn/000)	9,3	797	922	915	845	813	786	777
Totale	100,0	8.589	8.742	8.279	9.890	10.949	9.985	9.449

TABELLA A4 - FONTE: elaborazioni su dati Autorità Portuale di Genova

Ripartizione per tipo di traffico dei principali porti nazionali – Anno 2010

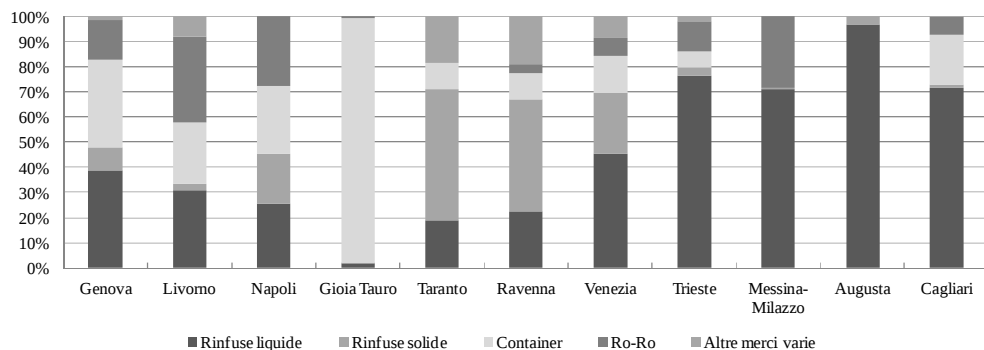
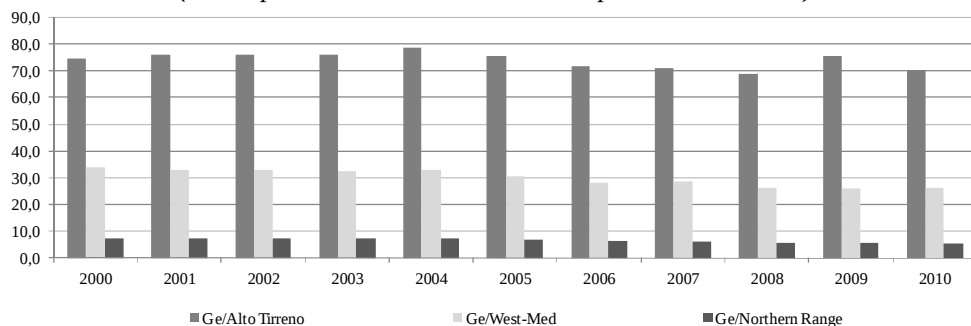


GRAFICO A1 - FONTE: Assoporti (porti che movimentano oltre 20 milioni di tonnellate di merce all'anno)

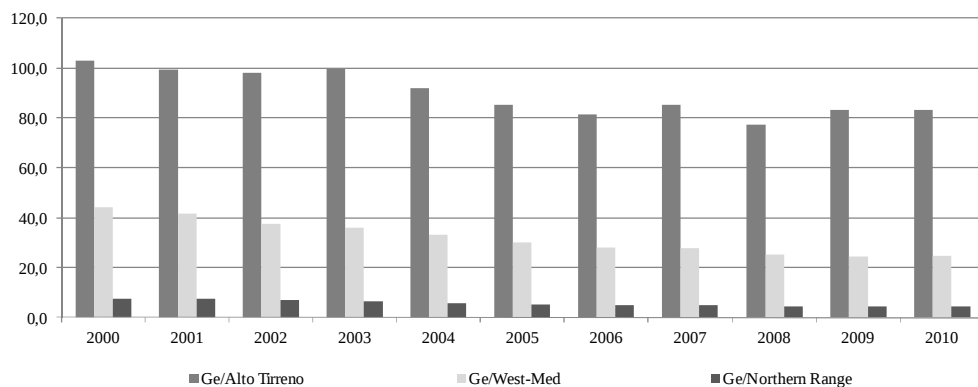
Raffronto tra il traffico totale del porto di Genova e quello di alcune aree portuali*
(valori percentuali; escluso bunker e provviste di bordo)



* Alto Tirreno: La Spezia, Savona, Livorno, Marina di Carrara, Piombino; West-Med: Valencia, Barcellona, Marsiglia; Northern Range: Rotterdam, Amburgo, Brema-BremerHaven, Anversa, Zeebrugge, Le Havre.

GRAFICO A2 - FONTE: Elaborazioni su dati Assoporti, Espo, Containerisation International

Raffronto tra il traffico container del porto di Genova e quello di alcune aree portuali
(valori percentuali)*



* Cfr. nota Grafico a2.

GRAFICO A3 - FONTE: Elaborazioni su dati Assoporti, Espo, Containerisation International

CAPITOLO IX

IL PORTO DI TRIESTE: ANALISI DEL TRAFFICO, IMPATTO ECONOMICO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO

1. Premessa

1.1. Inquadramento storico

Il Porto di Trieste ebbe un vivace sviluppo nel XVIII secolo, nel corso del quale assunse un ruolo importante e significativo nell'economia della città. In precedenza, nel periodo romano, la città disponeva di due piccoli scali, che avevano un ruolo legato solamente ai collegamenti con la costa istriana. Nel periodo seguente all'epoca romana, la funzione del porto si ridusse ulteriormente, ed esso si trovò relegato ad un ruolo assolutamente marginale.

Elementi decisivi per lo sviluppo dell'emporio triestino furono la decadenza della Repubblica Veneta e le scelte di politica economica degli Asburgo: Carlo VI era, in effetti, convinto che la prosperità dell'Impero sarebbe derivata dallo sviluppo di una solida attività commerciale, supportata da un'altrettanto valida marina mercantile. Nel suo disegno di sviluppo commerciale riconobbe a Trieste un ruolo strategico e cercò, di conseguenza, di valorizzarne le potenzialità: migliorò le vie di accesso alla città e al porto e, nel 1717, promulgò una Patente di Commercio nella quale si proclamava:

- la libera navigazione in Adriatico;
- la tutela dei vascelli battenti bandiera imperiale;
- la possibilità di trattare come pirati tutti coloro che fossero stati di ostacolo alla navigazione.

Questa Patente limitò ulteriormente il potere di Venezia, che perse il controllo sulla navigazione adriatica e si vide sottrarre il monopolio del commercio con i comuni della costa istriana. Nel 1718 Carlo VI siglò a Passarowitz un trattato di pace con il Sultano Ahmed III, in virtù del quale si stabiliva vicendevole libertà di commercio e di navigazione; nel 1725 l'Imperatore attribuì nuove franchigie ai porti di Trieste e Fiume, che ne trassero rilevanti vantaggi.

Maria Teresa, figlia di Carlo VI, incoronata nel 1740, proseguì l'opera paterna, dando con le sue iniziative nuovo vigore alle attività commerciali. Nel 1769 Trieste venne dichiarata "libera città marittima" e la libertà doganale nel Porto Franco venne estesa a tutta la città.

Negli ultimi anni del '700 Trieste divenne politicamente autonoma e a capo della città vi era un governatore, che operava nell'ambito di statuti e leggi speciali, emanati dal governo austriaco. Tra il 1792 e il 1813 Trieste subì tre occupazioni francesi che indubbiamente crearono difficoltà alla città che mantenne, comunque, un suo ruolo importante nei traffici mediterranei.

Nel 1813 gli austriaci riconquistarono Trieste, mentre volgeva al tramonto l'epopea napoleonica; nel 1814 venne rinnovata a Trieste la patente di Porto Franco, permettendo, in tal modo, alla città e al suo scalo di riprendere pienamente la loro funzione di intermediazione nei confronti dell'hinterland centro-europeo. Nel corso degli anni '20 del XIX secolo la città raddoppiò la sua popolazione, raggiungendo i 45.000 abitanti.

Nella prima metà del XIX secolo vennero fondati a Trieste istituti bancari e di credito, società assicurative, imprese commerciali e marittime, che contribuirono a rendere vivace e attraente la città per molteplici operatori, provenienti da ogni parte di Europa: tra le principali società costituite in quelle fasi, si possono ricordare le Assicurazioni Generali (1831), il Lloyd Austriaco (1833) e la Riunione Adriatica di Sicurtà (1838).

Nella seconda metà del secolo venne realizzata la Südbahn - Ferrovia Meridionale (inaugurata nel 1857) che collegava Trieste al suo naturale hinterland, raggiungendo Vienna.

Nel 1863 vennero avviate le procedure per la costruzione del Porto Nuovo di Trieste, da ubicare in prossimità della stazione ferroviaria terminale della Ferrovia Meridionale; nel 1865 venne approvato, tra tredici progetti alternativi, quello presentato dall'ing. Talabot, che prevedeva l'interramento del preesistente bacino, a fianco della ferrovia, e la costruzione di tre moli della larghezza di 40 metri e della lunghezza di 150, protetti da una diga foranea di oltre 1000 metri. I lavori si protrassero a lungo e vennero conclusi nel 1883: a quel punto, le nuove strutture risultavano già superate rispetto al volume di traffico cui dovevano far fronte.

In effetti, i traffici avevano registrato un forte incremento, anche per l'apertura del Canale di Suez, avvenuta nel 1869. A tale operazione avevano dato un decisivo contributo illuminati imprenditori triestini, e in particolare il barone Pasquale Revoltella, che ebbe ruoli di rilievo nella Società che aveva costruito il Canale. In quella fase la città realizzò, anche, un notevole sviluppo urbanistico, attuato secondo indirizzi moderni e razionali.

Nel 1879 iniziò a funzionare la Pontebbana, che seguiva la direttrice nord occidentale (Trieste – Udine – Pontebba – Tarvisio – Villaco – Salisburgo – Monaco), che offrì nuove possibilità di sviluppo ai traffici dello scalo triestino.

Negli ultimi anni del XIX secolo, per far fronte all'aumento dei traffici, fu necessario ampliare le strutture portuali, realizzando nuove banchine nell'area di Sant'Andrea, in posizione marginale rispetto al più consolidato tessuto urbano, che rappresentava un vincolo all'espansione dello scalo.

Agli inizi del secolo XX, nel 1906, divenne operativa una nuova linea ferroviaria la Transalpina (Trieste – Gorizia/Piedicolle - Jesenice – Villaco – Linz – Praga), che veniva a completare i collegamenti della città con il suo naturale hinterland. Il periodo precedente alla prima guerra mondiale registrò una notevole crescita di Trieste, in tutti i settori produttivi, da quello marittimo/portuale, a quello finanziario, a quello industriale; la città crebbe notevolmente, anche sotto il profilo demografico, al punto che, nel 1914, essa aveva 250.000 abitanti.

Dopo la prima guerra mondiale, nel 1918, Trieste divenne italiana, realizzando il sogno di gran parte della popolazione: sotto il profilo eminentemente portuale, il ruolo della città scadeva inevitabilmente, passando da principale porto di un Impero a scalo marginale di un Paese che disponeva di una gran quantità di infrastrutture portuali che, in

molti casi, in particolare nell'Alto Adriatico, si proponevano come concorrenziali e alternative.

Il porto e l'economia cittadina risentirono della nuova situazione che venne compensata grazie a interventi pubblici di tipo industriale, in particolare nel campo della cantieristica; in realtà, venivano valorizzate vocazioni che la città aveva consolidato nel suo passato austro-ungarico, grazie a iniziative di imprenditori di rilevante spessore, quasi sempre provenienti da altre realtà geografiche, non solo europee.

Dopo la seconda guerra mondiale del XX secolo, Trieste si trovò ristretta e condizionata dalla Cortina di Ferro che, di fatto, la privava del suo hinterland; il porto, ovviamente, ne risentì, subendo tra l'altro, anche, il ridimensionamento generale subito dai grandi porti italiani, bloccati dalle rendite parassitarie di chi vi operava. Intorno a Trieste si svilupparono, pertanto, porti minori, in particolare Monfalcone e Porto Nogaro sulla costa italiana. Sul versante sloveno si sviluppò rapidamente il porto di Capodistria, che rappresenta, oggi, il principale scalo dell'Alto Adriatico; il sistema portuale dell'Alto Adriatico si completa a est con il Porto di Fiume, sorto anch'esso in epoca austro-ungarica, e a ovest con i porti di Venezia e Ravenna.

Lo sviluppo della containerizzazione, e le modifiche alla normativa portuale determinate dalla legge 84/94, ridiedero, peraltro, nuove opportunità allo scalo triestino, che può far valere come carta significativa e importante i suoi alti fondali, i migliori dell'Adriatico.

1.2. Caratteristiche strutturali del porto di Trieste

Il porto di Trieste è dotato di un'ottima accessibilità dal punto di vista stradale e ferroviario. L'accesso al sistema autostradale italiano ed europeo si realizza grazie ad una strada sopraelevata che prendendo avvio negli spazi del Porto Nuovo, raggiunge l'autostrada A4 (Trieste – Venezia), con connessioni per la A23 (Palmanova – Tarvisio). Più difficoltosi sono i collegamenti tra il Porto Vecchio e la viabilità autostradale, ed è questo uno dei motivi per cui nello stesso sono attivi solamente un numero ridotto di terminali. Per i trasporti su mezzi pesanti da e per i valichi confinari del Brennero, di Coccau (Tarvisio), di Casa Rossa (Gorizia) e di Ferneti (Trieste) viene applicato il regime di transito diretto agevolato.

Il porto è ben connesso alla rete ferroviaria italiana ed è dotato di una capillare infrastrutturazione interna (70 km di binari); vi è un collegamento diretto con lo scalo di Villa Opicina, dal quale ci si connette alla rete nazionale e a quella internazionale. Tra i porti italiani, quello triestino si caratterizza per il più alto grado di utilizzo del trasporto ferroviario, al quale è riferibile il 33% il flusso terrestre delle merci movimentate nello scalo.

La posizione geografica (Latitudine: 45° 39' Nord Longitudine: 13° 47' Est) situa Trieste all'incrocio tra i flussi di traffico riguardanti il bacino del Mediterraneo e l'Europa Centrale ed Orientale. Nell'area triestina si incrociano, inoltre, alcuni dei principali progetti infrastrutturali europei legati alle reti di trasporto, argomento che verrà meglio ripreso nel seguito di questo studio.

Due sono le principali direttrici attraverso le quali si svolge, in termini prioritari, il traffico dello scalo triestino:

- la prima riguarda il collegamento tra l'estremo oriente e i mercati dell'Europa centro-orientale, attraverso linee di trasporto marittimo containerizzato;
- la seconda si riferisce al cabotaggio tra Europa Centrale, Grecia, Turchia, Medio Oriente e Nord Africa, attraverso le "Autostrade del Mare".

Il porto di Trieste ha un punto di forza nella dotazione di fondali più profondi rispetto agli altri porti adriatici, potendo accogliere, grazie a un pescaggio massimo di 18 metri, navi di grandi dimensioni. Lo scalo giuliano dispone di oltre 2.300.000 mq di aree portuali, di cui circa 1,8 milioni di mq costituiti da zone franche (Punto Franco Vecchio, Punto Franco Nuovo, Scalo Legnami, Punto Franco Oli Minerali, Punto Franco del Canale di Zaule).

Le banchine raggiungono nel complesso una lunghezza superiore ai 12 km; 925.000 mq di aree portuali sono dedicate al deposito e allo stoccaggio delle merci (500.000 mq sono coperte). Nell'area dello scalo sono presenti, come si è già evidenziato, 70 km complessivi di binari ferroviari, nell'ambito dei quali è possibile allestire treni-blocco della lunghezza massima di 600 m. Dal punto di vista ferroviario, lo scalo triestino può gestire fino a 37 treni al giorno per una capacità massima (attuale) di 560.000 teu/anno.

Il porto di Trieste è dotato di diversi terminali, adatti a varie tipologie di movimentazione. In particolare, per ricordare le strutture più importanti, troviamo nel Punto Franco Vecchio:

- Il Terminal Animali vivi, con stalle per animali in transito (attualmente inattivo);
- Il Terminal *multipurpose* "Adria terminal", che dispone di 463 m lineari di banchina, con un pescaggio utile di 12,5 m; vi è, inoltre, una dotazione di 70.000 mq di piazzali e 20.000 mq di capannoni di deposito.

Procedendo dal Porto Vecchio verso quello Nuovo, si trova, sulle Rive cittadine la Stazione Marittima, attrezzata per l'accoglimento e la sosta delle navi destinate al trasporto di passeggeri. Si tratta di una struttura che ha avuto in passato momenti di autentica gloria, quando vi attraccavano i grandi transatlantici, molti dei quali uscivano dai prestigiosi Cantieri di Trieste e Monfalcone. Di recente (2012) è stato avviato un programma di rilancio della crocieristica, che dovrebbe venire prioritariamente supportato da navi della Costa Crociere.

Il Punto Franco Nuovo rappresenta, ovviamente, la parte più dinamica e attiva dello scalo triestino, poiché vi si trovano i principali terminali, ai quali fanno capo le attività trainanti dell'attività del porto. Trovano, in particolare, spazio nel Punto Franco Nuovo:

- Il Terminal Riva Traiana, dedicato al traffico traghetti e Ro-Ro, con 2 banchine su 4.000 m lineari e con fondali fino a 12,2 m;
- Il Terminal Molo V, specializzato nel traffico delle merci varie, dotato di depositi coperti per un totale di 25.000 mq, di apposite aree di stoccaggio, silos per rinfuse liquide e piazzali per il deposito di contenitori. Il Molo V ospita, anche, lungo la Riva Sud, il Terminal Frutta, con impianti di aria refrigerata per la conservazione della frutta, su una superficie coperta complessiva di 25.000 mq;
- Il Terminal Merci Varie, che racchiude i capannoni n. 55 e 58, con una superficie complessiva di deposito coperto di 12.000 mq e piazzali per 3.000 mq;

- Il “Terminal Molo VI”, che è dotato di 48.000 mq di depositi coperti e aree scoperte per 30.000 mq, nonché, presso la radice del molo, il Terminal Cereali, attrezzato con silos per una capacità di 46.000 tonnellate di cereali;
- Il Molo VII, che ospita l’omonimo Terminal Contenitori, che si estende su circa 400.000 mq di piazzali, banchine per uno sviluppo totale di 2.000 m e binari per 3.000 m, per una capacità di 11.500 treni all’anno. È attrezzato con 7 Portainer e 5 Transtainer da piazzale. Il Molo VII dispone di un pescaggio di 18 m, tra i più profondi del Mediterraneo, e offre una capacità di piazzale di oltre 600.000 Teu, e un’operatività di 362 giorni lavorativi all’anno - H 24;
- Il Terminal Legnami, che dispone di 50.000 mq di piazzali scoperti e di 80.000 mq di tettoie.

Nell’ambito del Porto Nuovo hanno trovato spazio anche importanti strutture destinate allo stoccaggio e alla lavorazione primaria del caffè, categoria merceologica nei confronti della quale Trieste vanta una consolidata tradizione, in particolare di natura industriale.

1.3. Le infrastrutture lineari e puntuali a supporto dello scalo triestino

Un complesso portuale, per poter funzionare adeguatamente, deve disporre di un buon sistema di infrastrutture di rete e di un concreto supporto da parte di terminali retro portuali, che si rendono soprattutto necessari quando, come spesso accade ai porti italiani, gli spazi operativi sono scarsi.

Per quanto concerne lo scalo triestino si può ritenere buona la dotazione autostradale, anche se appare sempre più necessaria, in considerazione del costante aumento del traffico camionistico, la realizzazione della terza corsia della tratta Mestre-Trieste, i cui lavori, sia pure con qualche difficoltà di ordine finanziario, sono già stati avviati. E’ obiettivo congiunto delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia il contenimento in 4/5 anni dei tempi realizzativi di tale opera.

Per quanto concerne la rete ferroviaria, essa risulta nel Nord Est non particolarmente soddisfacente, più dal punto di vista gestionale che da quello infrastrutturale; in realtà, si può ritenere che con pochi, calibrati interventi la capacità ferroviaria possa venir implementata, al fine di sostenere una prima fase di sviluppo dei traffici portuali. Nell’ipotesi di medio periodo di uno sviluppo del traffico portuale che preveda la movimentazione nei terminali triestini di più di 2 milioni container, è necessario prevedere un rafforzamento della rete, realizzando le opere previste dal Corridoio Mediterraneo nella tratta che collega Venezia, Trieste e Lubiana.

Come è già stato rilevato, la linea Pontebbana risulta, invece, adeguata a sostenere un’operazione di sviluppo dei traffici triestini, come pure, in termini più generali, dell’intera portualità dell’Alto Adriatico.

Problemi da risolvere nel breve periodo sono, invece, quelli legati alla gestione dei servizi ferroviari che, nella configurazione attuale appaiono non adeguati e inadeguati a sostenere traffici di livello superiore a quello attuale. Le soluzioni praticabili per tale problema sono legate ad un’effettiva apertura del mercato ferroviario, secondo le direttive comunitarie, fin qui applicate in termini più formali che sostanziali.

In molte regioni italiane, ed anche in Friuli Venezia Giulia, per dare soluzione ai problemi creati dal progressivo disimpegno dell'azienda ferroviaria, sono state costituite imprese ferroviarie a carattere regionale. Molto spesso, peraltro, tali aziende, sollecitate a farsi carico di impegni particolarmente onerosi, sia per quel che concerne il trasporto di pendolari che per quanto attiene al cargo, essendo prive di un'idonea strutturazione, risultano inadeguate a configurarsi come autentico supporto alle attività dei porti, e si può ritenere che ciò valga anche per lo scalo triestino. Per poter risultare effettivamente utili tali aziende ferroviarie dovranno farsi carico, in primo luogo, alla gestione delle operazioni legate all'esecuzione dell'"ultimo miglio" di connessione alla rete Transeuropea di Trasporto.

Affrontando il tema delle aree retro portuali, va rilevato che, anche per gli attuali, non eccezionali livelli di traffico, l'Autoporto di Ferneti risulta utile per sopperire alle carenze di spazi operativi dello scalo triestino; è prevedibile che tale azione di supporto potrà svilupparsi maggiormente, in presenza di significativi incrementi del traffico, sia di quello containerizzato che di quello collegabile alle "Autostrade del Mare". Potenzialità al momento non compiutamente espresse ha lo Scalo di Cervignano, realizzato sia per risolvere problemi di natura ferroviaria che per lo svolgimento di funzioni retro portuali; è ipotizzabile che anche tale infrastruttura, trovandosi collocata sul Corridoio Adriatico-Baltico, possa vedere rivalutata la sua funzione in chiave logistica.

2. I traffici

2.1. Il contesto internazionale

Di fronte alle sfide derivanti dalla continua evoluzione della situazione globale, la portualità triestina ha la possibilità di riconsiderare il proprio itinerario di sviluppo, infrastrutturale e gestionale, per individuare e proporre credibili scenari di crescita. Per riferire le problematiche locali a più ampi contesti nazionali e internazionali, si può rilevare che:

- Il traffico mondiale di container, in termini di movimentazione, ha superato nel 2010 i 560 milioni di Teu, quantitativo maggiore di quello consuntivato nel 2008 (540 milioni) e, in termini più marcati, rispetto a quello del 2009, anno nel quale più acuta è stata la crisi, in cui ci si è attestati sui 475 milioni di Teu;
- L'andamento del commercio mondiale via mare ha registrato nel 2010 un incremento generale del 14,5%, che ha ampiamente compensato il calo (8,9%) registratosi nel 2009, rispetto all'anno precedente.

Sulla scorta di tali dati si può ritenere che, quanto meno la fase più acuta della crisi globale, sia, con riferimento ai traffici, sostanzialmente superata. Non si può, peraltro, negare che la crisi ha prodotto effetti che debbono essere tenuti in considerazione, in vista del loro definitivo superamento e al fine di trarne sollecitazioni e indicazioni per realizzare un rilancio strutturale del settore.

Dai dati rilevati da Neptune Orient Lines risulta, in effetti, che si è prodotta una rivoluzione strutturale nella dinamica dei traffici di contenitori, a livello globale, che

attribuisce ai traffici intra-asiatici una movimentazione, nel 2009, di 56,2 milioni di Teu dieci volte maggiore di quella di 5,2 milioni, registratasi tra Usa ed Europa. Quest'ultimo dato risulta nettamente inferiore anche a quello, registratosi nello stesso anno, per i traffici tra Europa e Asia (16,2 milioni di Teu).

Le relazioni commerciali, sempre più intense, tra Europa ed Asia, coniugate alla vigorosa crescita di molti paesi distribuiti nelle differenti aree continentali, ha riportato il Mediterraneo al centro di rilevanti flussi commerciali che dovrebbero svilupparsi ulteriormente nei prossimi anni.

Di particolare interesse risulteranno per il bacino le relazioni con il Far East asiatico, trainate, in particolare dall'economia cinese, che registra con continuità tassi di crescita del PIL vicini al 10%. La crescita del prodotto interno lordo, comporta l'ampliamento dei mercati delle economie emergenti, e ciò si riverbera sull'aumento dei traffici marittimi, in particolare di quelli containerizzati; questi, relativamente a talune aree significative, hanno registrato nel 2010 rispetto al 2009, incrementi particolarmente rilevanti:

- I porti cinesi hanno segnato un incremento del 17,9%;
- i porti sudamericani hanno avuto un aumento del 17,6%.

Non è, dunque, solo la Cina, o l'Asia, a svilupparsi in termini accelerati, ma vi sono anche altre aree continentali, quali il Sud America, che stanno avendo gli stessi trend di crescita.

Lo sviluppo dei traffici ha avuto positive ripercussioni sui porti europei, differenziate tra il nord e il sud del continente: gli scali del Northern Range hanno marcato nel 2010 sul 2009 un incremento dell'11,8%, che ha compensato parzialmente la perdita (-15,7%), registrata nel 2009 rispetto al 2008, ultimo anno che, in termini statistici, si può ritenere non condizionato dagli effetti della crisi.

Sul versante mediterraneo, e limitando le nostre considerazioni all'area dell'East Med, che più direttamente ci interessa ai fini del presente studio, nel 2010 si è avuto un incremento del 17,6%, mentre il decremento del 2009 rispetto al 2008, era stato del 21,6%.

Per quanto concerne l'Alto Adriatico, in particolare, i dati del 2010 evidenziano i seguenti andamenti:

- Alto Adriatico Occidentale (Venezia, Ravenna, Ancona) +4,07% (-5,11% nel 2009 sul 2008);
- Alto Adriatico Orientale (Trieste, Capodistria, Fiume) +19,26% (-12,55% nel 2009 sul 2008).

Nell'ambito dell'Alto Adriatico il buon risultato è dovuto alla performance registrata dal Porto di Capodistria, che ha avuto nel 2010 un aumento del traffico del 38,92% rispetto al 2009, mentre lo scalo triestino ha segnato un incremento dell'1,69%. Capodistria ha raggiunto nel 2010 i 476.731 Teu movimentati contro i 276.957 di Trieste; entrambi i porti segneranno significative crescite nel 2011, fatto questo che troverà spazio in altra parte di questo studio.

2.2. I recenti sviluppi

I dati relativi agli ultimi anni evidenziano che lo scalo triestino, ha avuto un andamento moderatamente crescente fino al 2008, anno in cui, per le principali correnti di traffico, si realizzano i livelli più elevati tra quelli registrati nella parte iniziale del XXI secolo. Il porto di Trieste ha subito, come molti altri scali, gli effetti della crisi economica e finanziaria globale, e tuttavia sembra essersi lasciato alle spalle gli effetti più negativi di tale evento.

Movimentazioni delle principali categorie merceologiche del porto di Trieste

Movimento merci (tonn)	2011	2010	2009	2011-2010	2010-2009	
Rinfuse liquide totali:	35.229.638	36.208.303	35.025.452	-2,70%	3,38%	
Greggio	34.228.706	35.118.794	33.967.193	-2,53%	3,39%	
Prodotti raffinati	989.946	1.083.774	1.055.956	-8,66%	2,63%	
Altre rinfuse liquide	10.986	5.735	2.303	91,56%	149,02%	
Rinfuse solide totali:	1.720.095	1.634.998	1.541.324	5,20%	6,08%	
Minerali	500.324	715.113	743.214	-30,04%	-3,78%	
Carboni	616.426	644.104	568.623	-4,30%	13,27%	
Cereali semi oleosi	105.181	102.138	81.437	2,98%	25,42%	
Altre rinfuse solide	498.164	173.643	148.050	186,89%	17,29%	
Merci varie in colli totali:	11.288.244	9.790.887	7.826.546	15,29%	25,10%	
TOTALE GENERALE	48.237.977	47.634.188	44.393.322	1,27%	7,30%	
Totale (escluso prodotti energetici)	12.402.899	10.787.516	8.801.550	14,97%	22,56%	
Movimento contenitori:	Teu	393.186	281.643	276.957	39,60%	1,69%
	Tonn	4.644.396	3.093.692	2.865.660	50,12%	7,96%
	Ferry / Ro-Ro					
	Camion	223.716	213.334	181.719	4,87%	17,40%
Navi convenzionali	Tonn	5.817.998	5.648.502	4.783.957	3,00%	18,07%
	General cargo	1.610.806	1.418.467	840.851	13,56%	68,69%
Passeggeri (N.)	56.973	67.035	71.964	-15,01%	-6,85%	
di cui: crocieristi in transito	9.384	13.318	3.530	-29,54%	277,28%	
di cui: crociersiti in sbarco/imbarco	18.799	2.014	2.903	833,42%	-30,62%	
Movimento Navi (N)	3.982	3.755	3.435	6,05%	9,32%	

TABELLA 1 - FONTE: Elaborazione da dati Autorità Portuale di Trieste (<http://www.porto.trieste.it>)

In particolare, il 2009 aveva visto lo scalo triestino subire un notevole calo nelle movimentazioni, dopo aver registrato nel 2008 il miglior risultato di sempre in termini di contenitori movimentati: in effetti, nel 2008 erano stati movimentati più di 353 mila Teu, diminuiti a 275 mila nel 2009. La risalita registratasi per questa specifica voce nel 2010, è stata limitata, mentre, generalmente, tutti gli altri comparti hanno ripreso le quote di mercato pre crisi (Ro-Ro in particolare).

Andamento movimentazioni Teus nei porti del Nord Adriatico (2011)

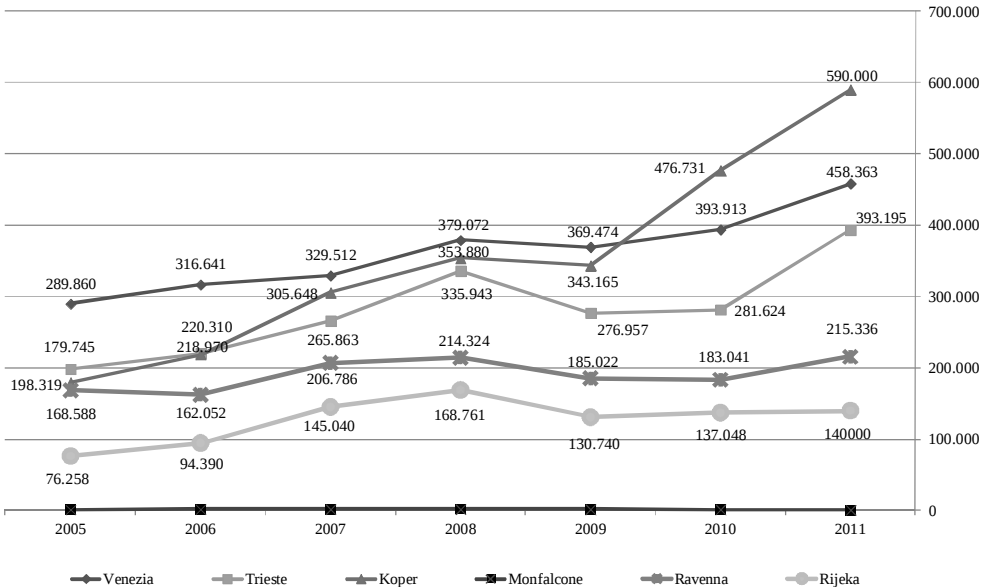


GRAFICO 1 - FONTE: Elaborazione da dati vari (Assoporti; autorità portuali)

Movimentazione Teus (Molo VII)

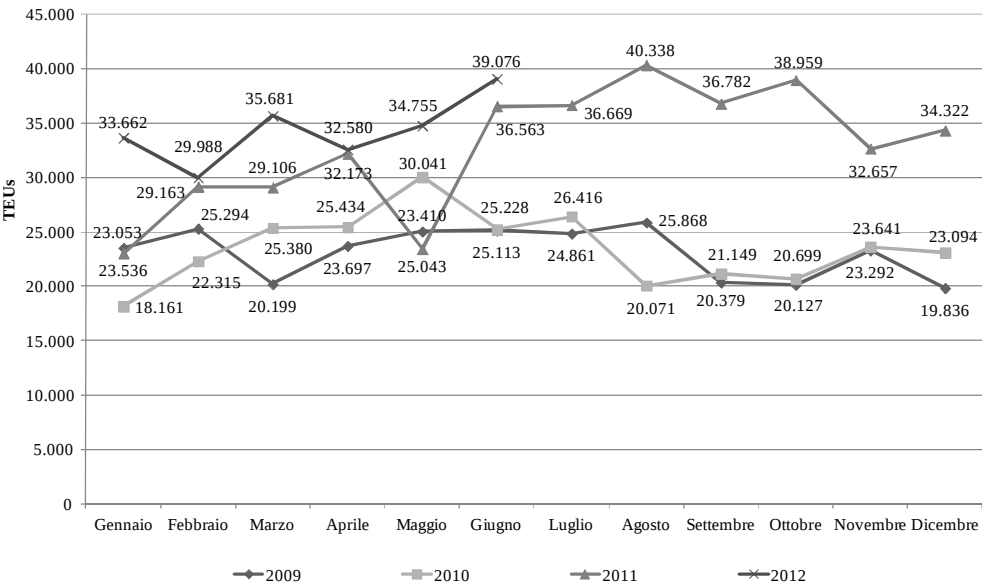


GRAFICO 2 - FONTE: Elaborazione da dati TMT (<http://www.trieste-marine-terminal.com>)

Nel 2011 si è ripreso il trend di crescita, consentendo il superamento dei 390mila Teu, e l'incremento delle movimentazioni delle grandi unità di carico è proseguita anche nel primo quadrimestre del 2012 (+16% sull'analogo periodo dell'anno precedente).

2.3. Il traffico del porto di Trieste nel contesto della portualità nazionale

Il porto di Trieste nell'ambito degli scali nazionali si pone in seconda posizione per quanto riguarda il trasporto merci, con oltre 47 milioni di tonnellate movimentate nel corso del 2010, pari al 9,98% del totale nazionale; in questa graduatoria è secondo soltanto a Genova, che con oltre 50 milioni si colloca al primo posto e copre il 10,67% del traffico italiano. Disaggregando il dato complessivo, Trieste occupa la prima posizione per quanto riguarda il trasporto delle rinfuse liquide, che, pari a più di 36 milioni di tonnellate movimentate nel 2010, corrispondono al 18,91% del totale nazionale. Con riferimento alle rinfuse solide, è da notare come queste per lo scalo triestino corrispondano alla quota maggiore di traffico, pari al 76% delle movimentazioni.

Interessante la quota del traffico Ro-Ro, pari a 5,6 milioni di tonnellate e il 6,94% del totale, all'ottavo posto dopo i porti di Livorno, Genova, Olbia, Messina-Milazzo, Palermo-Termini, Napoli e Salerno. Per quanto riguarda i contenitori, il dato 2010 vede Trieste situarsi al 17esimo posto per movimentazioni complessive, con una quota sul totale containerizzato del 2,83% (tabelle 2 e 3).

Traffico mercantile nei principali porti italiani

Porto	Rinfuse liquide (x 1000 ton)	Rinfuse solide (x 1000 ton)	Merci varie (containerx 1000 ton)	Ro-Ro (x 1000 ton)	Altre merci varie (x 1000 ton)	Totale Merci varie (x 1000 ton)	Totale (x 1000 ton)	Teu	PAX
Savona-Vado	6.721,49	3.257,77	2.127,93	991,691	999,382	4.119,00	14.098,26	196.434	1.092.315
Genova	19.696,71	4.608,09	17.655,78	8.058,55	683,219	26.397,54	50.702,34	1.758.858	3.639.975
La Spezia	2.281,31	1.745,82	13.466,34	0	456,325	13.922,66	17.949,79	1.285.155	44.874
Marina di Carrara	6,018	316,872	120,108	1.529,26	1.369,67	3.019,04	3.341,93	7.793	9.474
Livorno	9.280,27	843,538	7.332,27	10.379,41	2.463,27	20.174,95	30.298,75	628.489	3.374.768
Piombino	44,957	4.639,70	0	1.308,03	562,001	1.870,03	6.554,68	0	3.288.272
Civitavecchia	405,662	4.213,70	285,274	4.180,55	86,588	4.552,41	9.171,77	41.536	4.235.809
Fiumicino	5.204,01	0	0	0	0	0	5.204,01	0	0
Gaeta	1.553,75	484,365	0	1,751	66,644	68,394	2.106,51	0	1.566
Napoli	5.551,90	4.419,30	5.883,39	6.068,78	0	11.952,18	21.923,38	534.694	7.365.397
Gioia Tauro	523,99	19,35	29.684,89	172,22		29.857,11	30.400,45	2.852.264	
Salerno	0	44,467	2.874,03	5.931,24	992,259	9.797,53	9.842,00	234.809	625.761
Taranto	6.572,48	18.138,11	3.749,73	0	6.388,52	10.138,25	34.848,84	581.936	0
Brindisi	2.726,73	5.839,29	15,083	1.318,87	49,933	1.383,88	9.949,90	1.107	520.853
Bari	2,795	1.956,09	3,143	3.324,46	16,426	3.344,03	5.302,91	680	1.903.535
Barletta	286,14	549,933	0	0	53,246	53,246	889,319	0	0
Monopoli	123,287	170,828	0	0	3,926	3,926	298,041	0	523
Ancona	4.464,29	811,34	843,42	2.401,47	0	3.244,89	8.520,52	110.395	1.654.821
Ravenna	4.940,01	9.763,21	2.215,98	898,783	4.104,06	7.218,82	21.922,04	183.577	17.121
Chioggia	0	1.269,43	0	0	563,421	563,421	1.832,85	0	0
Venezia	11.928,85	6.425,70	3.957,50	1.786,80	2.290,91	8.035,21	26.389,76	393.913	2.058.815
Portonogaro	0	85,44	0	0	1.119,28	1.119,28	1.204,72	40	0
Monfalcone	0	983,646	0	110,049	1.993,87	2.103,91	3.087,56	1.166	186
Trieste	36.209,89	1.635,49	3.021,73	5.648,50	902,14	9.572,38	47.417,76	277.058	62.579
Messina- Milazzo	16.382,20	91,052	0	6.595,18	0	6.595,18	23.068,44	0	8.578.681
Catania	4,797	313,679	217,92	4.131,27	685,193	5.034,38	5.352,86	20.247	440.780
Augusta	28.454,72	960,077	0	0	0	0	29.414,80	78	0
Palermo- Termini	802,84	248,629	316,504	6.507,63	0	6.824,14	7.875,61	33.495	1.805.262
Cagliari- Sarroch	25.716,24	385,98	7.117,96	2.596,70	56,585	9.771,24	35.873,46	629.340	507.612
Olbia-Golfo Aranci- P.Torres	1.563,99	1.410,21	0	7.463,40	6,124	7.469,52	10.443,72	0	5.927.655
TOTALE	191.449,3	75.631,09	100.888,9	81.404,59	25.912,99	208.206,5	475.286,9	9.773.064	47.156.63

TABELLA 2 - FONTE: Assoporti, dati 2010

Traffico mercantile nei principali porti italiani. Quote per porto

Porto	Rinfuse liquide (x 1000 ton)	Rinfuse solide (x 1000 ton)	Merci varie (container x 1000 ton)	Ro-Ro (x 1000 ton)	Altre merci varie (x 1000 ton)	Totale Merci varie (x 1000 ton)	Totale (x 1000 ton)	Teu	PAX
Savona-Vado	3,51%	4,31%	2,11%	1,22%	3,86%	1,98%	2,97%	2,01%	2,32%
Genova	10,29%	6,09%	17,50%	9,90%	2,64%	12,68%	10,67%	18,00%	7,72%
La Spezia	1,19%	2,31%	13,35%	0,00%	1,76%	6,69%	3,78%	13,15%	0,10%
Marina di Carrara	0,00%	0,42%	0,12%	1,88%	5,29%	1,45%	0,70%	0,08%	0,02%
Livorno	4,85%	1,12%	7,27%	12,75%	9,51%	9,69%	6,37%	6,43%	7,16%
Piombino	0,02%	6,13%	0,00%	1,61%	2,17%	0,90%	1,38%	0,00%	6,97%
Civitavecchia	0,21%	5,57%	0,28%	5,14%	0,33%	2,19%	1,93%	0,43%	8,98%
Fiumicino	2,72%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,09%	0,00%	0,00%
Gaeta	0,81%	0,64%	0,00%	0,00%	0,26%	0,03%	0,44%	0,00%	0,00%
Napoli	2,90%	5,84%	5,83%	7,46%	0,00%	5,74%	4,61%	5,47%	15,62%
Gioia Tauro	0,27%	0,03%	29,42%	0,21%	0,00%	14,34%	6,40%	29,18%	0,00%
Salerno	0,00%	0,06%	2,85%	7,29%	3,83%	4,71%	2,07%	2,40%	1,33%
Taranto	3,43%	23,98%	3,72%	0,00%	24,65%	4,87%	7,33%	5,95%	0,00%
Brindisi	1,42%	7,72%	0,01%	1,62%	0,19%	0,66%	2,09%	0,01%	1,10%
Bari	0,00%	2,59%	0,00%	4,08%	0,06%	1,61%	1,12%	0,01%	4,04%
Barletta	0,15%	0,73%	0,00%	0,00%	0,21%	0,03%	0,19%	0,00%	0,00%
Monopoli	0,06%	0,23%	0,00%	0,00%	0,02%	0,00%	0,06%	0,00%	0,00%
Ancona	2,33%	1,07%	0,84%	2,95%	0,00%	1,56%	1,79%	1,13%	3,51%
Ravenna	2,58%	12,91%	2,20%	1,10%	15,84%	3,47%	4,61%	1,88%	0,04%
Chioggia	0,00%	1,68%	0,00%	0,00%	2,17%	0,27%	0,39%	0,00%	0,00%
Venezia	6,23%	8,50%	3,92%	2,19%	8,84%	3,86%	5,55%	4,03%	4,37%
Portonogaro	0,00%	0,11%	0,00%	0,00%	4,32%	0,54%	0,25%	0,00%	0,00%
Monfalcone	0,00%	1,30%	0,00%	0,14%	7,69%	1,01%	0,65%	0,01%	0,00%
Trieste	18,91%	2,16%	3,00%	6,94%	3,48%	4,60%	9,98%	2,83%	0,13%
Messina- Milazzo	8,56%	0,12%	0,00%	8,10%	0,00%	3,17%	4,85%	0,00%	18,19%
Catania	0,00%	0,41%	0,22%	5,07%	2,64%	2,42%	1,13%	0,21%	0,93%
Augusta	14,86%	1,27%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,19%	0,00%	0,00%
Palermo- Termini	0,42%	0,33%	0,31%	7,99%	0,00%	3,28%	1,66%	0,34%	3,83%
Cagliari- Sarroch	13,43%	0,51%	7,06%	3,19%	0,22%	4,69%	7,55%	6,44%	1,08%
Olbia- Golfo Aranci- P.Torres	0,82%	1,86%	0,00%	9,17%	0,02%	3,59%	2,20%	0,00%	12,57%
TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

TABELLA 3 - FONTE: Elaborazione da Assoporti, dati 2010

Il dato relativo alla situazione verificatasi nel corso del 2010, relativamente al porto di Trieste, riguarda sia questioni politiche e gestionali di carattere locale, sia scelte aziendali da parte delle compagnie. Da una parte le tensioni tra autorità portuale e assessorato generale ai trasporti della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia hanno contribuito a rendere il clima non semplice per gli operatori, unito anche alla diminuita

operatività nello stesso periodo della società Alpe Adria dedicata ai logistici a terra del porto di Trieste; dall'altra parte il 2010 si è caratterizzato come anno di avvicinamento di diversi servizi di trasporto marittimo, con la cessazione di vecchie rotte e l'avvio – non ancora a regime nel 2010 – del nuovo servizio (AIOM, Assemblea Generale 2010, Relazione del Presidente; progetto SoNoRa).

2.4. I partner commerciali del porto di Trieste

Il porto di Trieste ha come principale partner commerciale (in valori lordi annui) la Germania, verso la quale vengono spedite mediamente 27 milioni di tonnellate di greggio (circa il 30% del fabbisogno interno); riguardano la principale economia europea anche 4,5 milioni di *general cargo* in entrata e in uscita, via container e tramite Ro-Ro. Per quest'ultima voce di traffico i principali scali di riferimento sono attestati nel bacino Mediterraneo mentre per quanto concerne il traffico containerizzato sono prevalenti le relazioni con scali Mediterranei e collocati oltre il canale di Suez. Il secondo partner commerciale dello scalo triestino è rappresentato dall'Austria, con 7 milioni di tonnellate di greggio in importazione (90% del fabbisogno totale interno) e 0,4 milioni di tonnellate in entrata e uscita a mezzo container e Ro-Ro.

Quote di traffico del porto di Trieste per principali aree (Sbarchi + imbarchi) (2010)

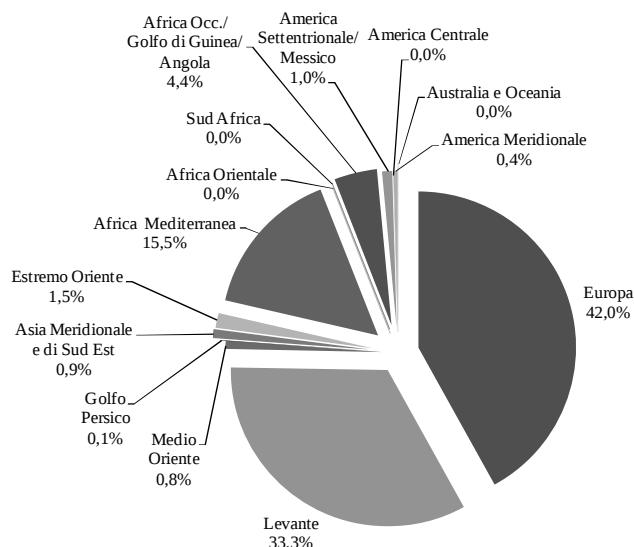


GRAFICO 3 - FONTE: Autorità Portuale di Trieste

Per quanto concerne le relazioni di traffico considerate per area geografica, nel 2010 la quota maggiore riguardava l'Europa, seguita dai paesi dell'area del Levante globalmente intesi, cui si riferiva una quota del 33% del traffico globale. Una quota cospicua (15%) riguarda i paesi dell'Africa Mediterranea, a testimonianza di un intenso scambio all'interno del bacino.

Quote di traffico del porto di Trieste per principali paesi (Sbarchi + imbarchi) (2010)

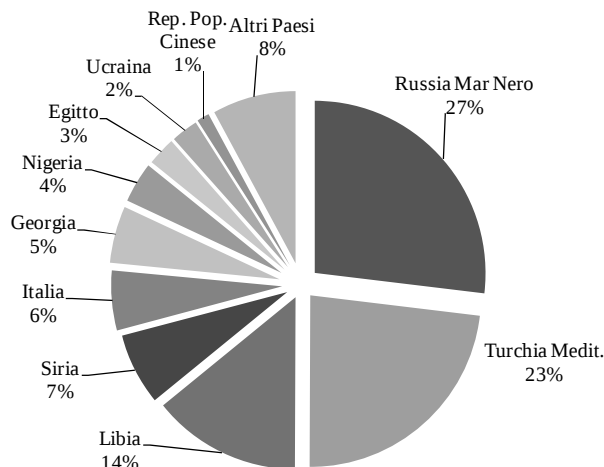


GRAFICO 4 - FONTE: Autorità Portuale di Trieste

Considerando il traffico dello scalo triestino da un altro punto di vista, quello degli sbarchi e degli imbarchi, la quota più consistente del traffico riguardava la Russia, porti del Mar Nero, alla quale si riferiva il 26% del totale. Seguiva al secondo posto si collocava la Turchia Mediterranea con il 23%. Quote significative riguardavano la Libia (11%) e la Siria (7%).

2.5. Collegamenti con i principali porti mondiali

I collegamenti dello scalo triestino riguardano le principali destinazioni mediterranee nonché il Far East grazie a nuovi servizi diretti che portano, soprattutto per il trasporto containerizzato, unità navali di medie – grandi dimensioni in Nord Adriatico. In particolare CMA – CGM e Maersk operano un servizio settimanale diretto verso il Far East con navi dalla capacità di 6200 – 6500 Teu sulla rotta “Trieste-Koper-Rijeka-Trieste-Port Said-Jeddah-Port Kelang-Singapore-Shanghai-Busan-Ciwan-Hong Kong-Tanjung Pelepas-Port Kelang-Port Said-Trieste”. Dal febbraio 2011 Trieste è nuovamente scalo base (dopo una parentesi su Koper – Capodistria) e può pertanto contare su due toccate settimanali per scarico e carico della merce.

Una seconda tratta diretta con il Far East è esercitata dalle compagnie aderenti alla Green Alliance e alla New World Alliance (Hanjin, Yang Ming, Hyundai e UASC), con navi da 5000 – 5200 Teu sul percorso “Trieste-taranto-Colombo-Tanjung Pelepas-Kaoshiung-Hong Kong-Yantian-Shanghai-Ningbo-(USA WC)-Tokio-Osaka-Pusan-Quingdao-Shanghai-Ningbo-kaoshiung-Hong Kong-Yantian-Tanjung Pelepas-Colombo-Ashdod-Alexandria-taranto-Koper-Rijeka-Trieste” (TMT, 2012).

Servizi containerizzati dal porto di Trieste

Compagnie	Nome servizio	Capacità naviglio	Servizio	Porto HUB	altre origini/destinazioni	Frequenza
CMA-CGM; Maersk	Phoenician Express; AE 12	6200- 6500	Trieste-Koper-Rijeka-Trieste- Port Said-Jeddah-Port Kelang- Singapore-Shanghai-Busan- Ciwan-Hong Kong-Tanjung Pelepas-Port Kelang-Port Said- Trieste	Servizio diretto	Mondo	Settimanale
Green Alliance; New World Alliance	UAM - ADM	5000- 5500	Trieste-taranto-Colombo- Tanjung Pelepas-Kaoshiung- Hong Kong-Yantian-Shanghai- Ningbo- (USA WC) -Tokio- Osaka-Pusan-Quingdao- Shanghai-Ningbo-kaoshiung- Hong Kong-Yantian-Tanjung Pelepas-Colombo-Ashdod- Alexandria-taranto-Koper- Rijeka-Trieste.	Far East Servizio diretto	Mondo	Settimanale
MSC	Adriatic-Israel (Linea A)	1520- 1750	Trieste - Venezia - Ravenna - Haifa - Ashdod - Koper - Trieste		Mediterraneo	Settimanale
	Adriatic- Turkey (Linea B)	1520- 1750	Trieste - Koper - Ravenna - Venezia - Pireus - Izmir - Gebze - Gemlik - Istanbul - Pireus - Trieste		Mediterraneo	Settimanale
	Adriatic- Egypt (Linea C)	1520- 1750	Trieste - Venezia - Koper - Gioia Tauro - Alexandria - Ravenna - Trieste	Gioia Tauro	Mondo	Settimanale
	Gioia Tauro- Adriatic- Mersin dedicated feeder (Linea F)	1500	Trieste-Ravenna - Venezia - Gioia Tauro - Mersin - Iskenderum - Gioia Tauro - Koper -Trieste	Gioia Tauro	Mondo	Settimanale
Evergreen	ADL	1300	Trieste-Koper-Ravenna- Ancona-Pireo-Alexandria- Beirut-Pireo-Taranto-Venezia- Trieste	Pireo	Mondo e Mediterraneo	Settimanale
Zim	ADX	1300- 1500	Trieste - Venezia - Ravenna - (Alexandria) Haifa - Ashdod - Koper - Trieste	Haifa	Mondo	Settimanale
X-Press container line	IAX-FAS	1000	Trieste - Koper - Rijeka - Malta - Trieste - Ancona - Ravenna - Venezia - Trieste	Malta	Mondo	Settimanale
Adria Maritime	TMT Shuttle Service	300-500	Trieste-Ancona-Venezia-Trieste (altri porti 'su chiamata')	Trieste	Connessioni Nord Adriatiche	Bi-settimanale

TABELLA 4 - FONTE: Elaborazione da dati TMT (<http://www.trieste-marine-terminal.com>)

A questi si affiancano i servizi verso scali mediterranei, destinati al traffico *inframed* e ai porti hub per le rotte mondiali.

MSC, in particolare, gestisce i servizi verso Israele, la Turchia e l'Egitto, con toccate in Adriatico e porti quali Haifa e Hasdod in Israele, Mersin, Iskenderun, Istanbul in Turchia, Beirut in Libano, Alexandria in Egitto. Per quanto riguarda i porti Hub del Mediterraneo, servizi che collegano Trieste sono rivolti a Pireo, Gioia Tauro e Malta (tabella 4).

Sul porto di Trieste si concentra pertanto un mix delle nuove tipologie di servizio che oggi caratterizzano le movimentazioni mediterranee. Piuttosto che servizi prevalentemente di tipo *feeder* verso i porti hub mediterranei, secondo la logica hub and spoke fino a pochi anni fa imperante, oggi si possono riscontrare servizi diretti verso destinazioni lontane, come il Far East, nonché altri servizi diretti interni all'area mediterranea. Questi ultimi sono rivolti, sia a collegare direttamente aree diverse del Mediterraneo (es. Israele, Turchia, Egitto), sia si possono caratterizzare come veri e propri servizi *Feeder*, destinati cioè a collegare lo scalo triestino con i porti hub (Pireo, Malta, Gioia Tauro), da cui poi i flussi di traffico possono raggiungere altre destinazioni mediterranee o mondiali.

2.6 I collegamenti interni

Per quanto riguarda il lato terrestre dei collegamenti dello scalo triestino, oltre alla già citata dotazione infrastrutturale puntuale e lineare di cui gode il sistema regionale, ovvero gli autoporti e interporti e la rete autostradale e ferroviaria cui esso si collega, è utile ricordare alcuni dei servizi logistici presenti nell'area. Questi sono operati prevalentemente dalla società Alpe Adria, il cui limitato funzionamento nel corso del 2010 ha contribuito a rallentare il tasso di crescita delle movimentazioni nello scalo triestino. In particolare oggi sussistono collegamenti ferroviari con i principali snodi intermodali in Austria, Germania, Ungheria e Italia (relativamente alle destinazioni domestiche). Il porto di Trieste si caratterizza tra quelli italiani per avere la più alta quota di merci movimentate via ferrovia dal lato terrestre, con una percentuale che supera il 30% del totale delle merci.

Collegamenti ferroviari e intermodali (Società Alpe Adria)

Paese	Percorso	Frequenza
Austria	Villach Sud – Trieste	4 treni / settimana
	Graz Sud – Trieste	4 treni / settimana
	Salzburg Hbf CCT - Trieste	4 treni / settimana
	Salzburg Hauptbahnhof – Trieste(Ro/Mo)	4 treni / settimana
	Linz Stadthafen – Trieste	4 treni / settimana
	Wien N. W. Bahnhof – Trieste (Collegamenti con Praga, Brno, Bratislava)	4 treni / settimana
Germania	Munchen Riem – Trieste	5 treni / settimana
	(collegamenti con Ludwigshafen, Koln, Duisburg, Hamburg, Leipzig, Berlin, Rostok) Ulm Beimerstetten - Trieste	1 treno / settimana
Ungheria	Budapest Bilk - Trieste	1 treno / settimana
Italia	Bari Giovinazzo - Trieste	1 treno / settimana
	Padova Interporto – Trieste	4 treni / settimana
	Milano Smistamento – Trieste	1 treno / settimana
	Bologna Interporto – Trieste	Al bisogno
	Rubiera Modena – Trieste	Al bisogno

TABELLA 5 - FONTE: Società Alpe Adria S.p.A. (<http://www.alpeadria.com>), dati aggiornati a maggio 2012

Attualmente la capacità ferroviaria si assesta su valori di 37 treni giornalieri con un carico medio di 50 Teu per convoglio, che si traducono in una capacità annua teorica di 500.000 Teu movimentabili via ferrovia. Si stima che con miglioramenti al materiale

rotabile tale capacità potrebbe crescere a 800.000 Teu annui pari a una media di 70 (72 massimi) Teu per treno. L’auspicato rinnovamento del layout della stazione di Trieste Campo Marzio darebbe la possibilità di ospitare convogli fino a 750 m di lunghezza, per una capacità annua di 1.197.000 Teu trasportabili via ferrovia e un carico medio di 70 Teu a treno (con un massimo di 112).

Attualmente i collegamenti ferroviari e intermodali sono gestiti dalla società Alpe Adria, e collegano lo scalo triestino con i principali centri intermodali in Austria, Germania, Ungheria, oltre che quelli localizzati in territorio nazionale.

3. Impatto economico dello shipping e della portualità triestina

È bene a questo punto sviluppare alcune considerazioni relative all’impatto economico della portualità triestina sul territorio di riferimento, concentrandosi nella fattispecie su due punti, ovvero sull’occupazione all’interno dello scalo giuliano, nonché sull’impatto economico-territoriale degli operatori.

Per quanto riguarda l’occupazione all’interno dello scalo triestino, il modello organizzativo si presenta come ampiamente frammentato, con 29 imprese ex art. 16, a fronte di un numero più contenuto di unità ex art. 18, con una nutrita presenza di società cooperative di servizi secondo un regime di lavoro molto flessibile e divergente in quanto a tipologie contrattuali. Tali cooperative, inizialmente impiegate in passato nell’area dei magazzini del Porto Emporio, con il tempo hanno consolidato la propria presenza in banchina nello svolgimento delle operazioni portuali, dando luogo a una competizione interna sulle tariffe, il cui ribasso si è tradotto in una contrazione dei costi legati alla sicurezza sul lavoro. Le tariffe sono di fatto determinate dai terminalisti e in tale ambito è marginale il ruolo dell’Impresa Compagnia Portuale. Quest’ultima è stata recentemente messa in liquidazione e sostituita nel suo ruolo da una nuova realtà, collegata ai quattro principali terminalisti. Il maggiore ricorso all’impresa art. 17 registratosi di recente nonché il fatto che l’Autorità Portuale tenti una razionalizzazione delle cooperative nell’ambito del porto suggerisce una riorganizzazione interna introno alle figure dei terminalisti, sostituendo di fatto al monopolio della Compagnia una forma di esclusiva ad opera dei terminalisti (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2010).

Assetto organizzativo del Porto di Trieste

Schema operativo	Criticità	Punti di forza
Elevato pluralismo di imprese art. 16 e 18, elevata presenza di cooperative di servizi, art. 17 marginale. Forte controllo del sistema da parte dei principali terminalisti (art. 18).	Elevata parcellizzazione degli operatori. Frammentazione spinta del ciclo operativo. Elevato ricorso all'appalto al cui interno si cela talvolta la prestazione di lavoro. Applicazione di vari tipi di contratto, anche atipico.	Presenza dei punti franchi. Elevata professionalità nella movimentazione manuale di merci non "unitizzate"

TABELLA 6 - FONTE: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2010

Passando a esaminare l'impatto delle attività portuali o a queste collegate sui territori di riferimento, può essere utile esaminare alcuni punti dell'analisi recentemente sviluppata dal gruppo di lavoro coordinato dal prof. Romeo Danielis (2011) relativo agli impatti del sistema portuale regionale del Friuli Venezia Giulia nel suo complesso.

A livello regionale, il lavoro di analisi ha riguardato 480 aziende, censite nel 2007, pertinenti a 4 macrosettori a loro volta aggreganti 16 settori di attività. Queste fanno riferimento all'intero Sistema Portuale Regionale del Friuli Venezia Giulia, raccogliendo quindi in un unico sistema i porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro. Anche se i dati cui si farà riferimento saranno spesso aggregati a livello di sistema, è tuttavia facile vedere come la parte del 'leone' venga fatta dal porto di Trieste (tabella 6bis), in quanto il 90% delle attività sono concentrate su quest'ultimo scalo.

*Distribuzione delle aziende del Settore Marittimo Portuale
del Friuli Venezia Giulia per settore di attività*

Settore	Numero	Percentuale	Monfalcone	Porto Nogaro	Trieste
Agenti	37	7,70%	-	2	35
Spedizionieri	75	15,60%	11	5	59
Comp.Maritt.	2	0,40%	-	-	2
Terminalisti	19	4,00%	3	1	15
Enti.Pubbl.	9	1,90%	-	1	8
Tr.Str.Logist.	66	13,80%	4	2	60
Tr.Ferroviario	3	0,60%	1	-	2
Serv.Tec.Naut	4	0,80%	1	-	3
Serv.Int.Gen.	62	12,90%	1	-	61
Serv.Nave	9	1,90%	-	-	9
Lav.Portuale	22	4,60%	2	-	20
Serv.Merci	7	1,50%	1	-	6
Manifatt.	68	14,20%	7	-	61
Costruzioni	32	6,70%	1	-	31
Commercio	48	10,00%	2	1	45
Servizi	17	3,50%	1	-	16
Totale	480	100,00%	35	12	433

TABELLA 6BIS - FONTE: Danielis, 2011

Di queste, il 26,5% operano esclusivamente all'interno dell'ambito portuale, mentre il 31,7% opera sia all'interno che all'esterno. Il 41,9% opera invece soltanto all'esterno dell'ambito portuale. Il 37% delle aziende svolge la propria attività in più di una sede, mentre il 90% ha sede legale in regione.

Al momento dell'analisi gli addetti alle attività portuali in senso stretto ammontavano a 5.353 unità, mentre considerando anche coloro che svolgevano attività tipicamente portuali però non all'interno degli ambiti portuali tale cifra saliva a 8.243. Passando a osservare elementi quali fatturato e valore aggiunto, si è osservato come il fatturato legato ad attività portuali del sistema portuale regionale ammontasse a 1.551.947.071 euro, mentre le attività non portuali, ma sempre presenti nel sistema portuale, contava per altri 427.853.320 euro. Gli altri operatori del Friuli Venezia Giulia impegnati in attività portuali ma non all'interno del sistema portuale contribuiva per altri 387.393.914 euro, mentre le attività non portuali della regione non presenti nel SPR valeva 2.752.034.598 euro. In termini di valore aggiunto vengono mantenute grosso modo le medesime ripartizioni in termini percentuali. Il valore aggiunto delle attività portuali nel SPR valeva

nel 2007 237.826.016 euro, mentre le attività non portuali presenti nello stesso sistema portavano ulteriori 92.346.169 euro. Considerando la regione escludendo il sistema portuale regionale, le attività portuali pesavano per 182.637.742 euro mentre le attività non portuali per 795.830.398 euro.

Passando a esaminare alcuni valori percentuali di raffronto con il sistema economico regionale, il Settore Portuale Regionale copre il 3% della produzione regionale e produce l'1,3% del valore aggiunto complessivo, generando il 3,9% di imposizione netta. Più marcati i dati relativi agli scambi internazionali, dove gli scambi internazionali di beni intermedi sono pari al 9,2% per le esportazioni e al 8,5% delle importazioni.

Il tasso di interconnessione internazionale e con l'esterno del sistema regionale è elevato, in quanto vi operano aziende con dimensioni e scopi nazionali od internazionali. Inoltre è elevato il livello di esportazioni ed importazioni di beni e servizi con le altre regioni italiane e con l'estero.

In sintesi il sistema portuale regionale serve un'area più ampia di quella regionale, mentre *spill over* all'esterno delle attività strettamente trasportistiche possono essere notati. Sul lato terrestre infatti una fitta e articolata maglia di attività legate al trasporto può essere osservata, nonché di attività industriali localizzate nelle aree interne, più o meno prossime alla costa e quindi agli scali regionali, ma che con tale sistema interagiscono dal punto di vista industriale che commerciale (Danielis, 2011).

4. Il Porto nel quadro della programmazione europea dei trasporti e della logistica

4.1. La programmazione europea

Al fine di meglio definire le problematiche e le prospettive dello scalo triestino, è opportuno valutare la situazione che si sta determinando nel contesto territoriale nel quale l'infrastruttura considerata si trova ad operare.

In termini generali, ci si può riferire alla macroregione Adriatico-Ionica, parte integrante dell'area dell'East Med della quale fa parte, anche il Mar Nero. In pratica, l'East Med è una delle tre aree, assieme al West Med e al Central Med, in cui il bacino mediterraneo può venir suddiviso, ai fini di una più coerente valutazione dei profili evolutivi.

Vi è, peraltro, a questo punto, per il nostro sistema logistico nel suo complesso e per quello dell'Alto Adriatico in particolare, la possibilità di un rapido e concreto recupero.

Tali positivi auspici derivano soprattutto dai recenti orientamenti espressi dalla Commissione Europea per i Trasporti, che denotano una grande apertura nei confronti del nostro Paese. Il documento al quale è opportuno riferirsi è stato presentato il 19 ottobre del 2011 ed in esso sono contenute quattro proposte di regolamento, riferibili alle infrastrutture europee. Tre documenti hanno carattere programmatico e riguardano l'individuazione delle priorità in materia di trasporti, energia e telecomunicazioni.

Il quarto documento, denominato "Connecting Europe Facility" definisce gli strumenti finanziari con cui la Commissione si propone di co-finanziare gli interventi individuati nei tre documenti approvati, per il periodo di programmazione 2014-2020. Il

pacchetto di regolamenti approvato va considerato secondo tre aspetti, connessi alla programmazione, alla governance e agli strumenti finanziari.

Limitando la nostra analisi al settore dei trasporti, è necessario considerare le linee guida relative alle reti TEN-T, avendo attenzione, anche, per gli aspetti finanziari. La metodologia seguita dalla UE ha portato preliminarmente alla individuazione di una rete di base, definita “*comprehensive network*”, che include tutte le principali infrastrutture di interesse dei diversi Stati membri. Nell’ambito della rete complessiva, la Commissione ha definito il “Core Network” ossia la rete delle infrastrutture europee prioritarie, per le quali è previsto il completamento entro il 2030.

Seguendo un approccio che privilegia le grandi direttrici, sono stati individuati dieci corridoi multimodali, per la realizzazione dei quali l’Unione Europea intende appoggiare gli stati membri interessati. Dei dieci Corridoi definiti prioritari, ben quattro interessano il nostro Paese, a testimonianza delle grandi potenzialità che, in tema di trasporti e logistica, vengono riconosciute all’Italia.

I Corridoi di interesse per il nostro Paese sono i seguenti:

- Il Corridoio Mediterraneo che provenendo dalla Francia, attraversa il Nord Italia, toccando Torino, Milano, Venezia e Trieste, per poi proseguire verso Est; nella sua configurazione primigenia, con la denominazione di “Sun Belt”, prendeva avvio dalla penisola iberica e aveva come estremo terminale orientale, Kiev;
- Il Corridoio Helsinki-La Valletta, che collega il Nord Europa al Mediterraneo, attraverso il Brennero;
- Il Corridoio Genova-Rotterdam, che attraversa le aree economicamente più forti del Continente, la famosa “Banana Blu”.

Questi Corridoi avevano trovato spazio anche nella precedente programmazione, riguardante un periodo che si concluderà nel 2013. Rispetto alla precedente programmazione trova spazio tra le priorità della Commissione, il Corridoio Adriatico – Baltico, che rappresenta un fatto nuovo, importante, per il nostro Paese: congiunge la Polonia con l’Italia, attraversando l’Austria e utilizzando, nel Nord Est italiano, la direttrice Pontebbana. E’ previsto che si attesti sui porti di Trieste, Venezia e Ravenna, come terminali marittimi. Si tratta di un sistema infrastrutturale che risponde alla necessità di collegare l’Adriatico, in particolare l’Alto Adriatico, con i mercati del nord-est europeo. La portualità dell’area ha, in tal modo, la possibilità di configurarsi come riferimento privilegiato per le correnti di traffico riguardanti una larga quota del continente europeo, in connessione con i mercati mondiali, in particolare con quelli del Far East.

Altro elemento innovativo del documento della Commissione, è il riconoscimento di interesse europeo per il sistema di navigazione interna Trieste-Milano, lungo la litoranea, l’idrovia padana e il fiume Po. Tale idrovia fa parte del Corridoio Mediterraneo e rientra, dal punto di vista comunitario, nella logica di limitare il trasporto su gomma, tenendo conto del fatto che una chiatte equivale, quanto a capacità di carico, a settanta autocarri. Come è noto, il trasporto idroviario nel nostro Paese è stato oggetto di molteplici, iterate attenzioni che non hanno prodotto, a tutt’oggi, risultati significativi, in particolare per la carenza di corsi d’acqua da utilizzare, idonei ad uno sviluppo sistematico e concreto di tale modalità.

Un elemento da porre in evidenza riguarda il fatto che l'approccio di Corridoio va considerato, in termini prevalenti, come uno strumento di governance; risulta in tale ottica di estrema importanza l'istituzione, prevista dalla Commissione, delle Piattaforme di Corridoio, nelle quali debbono essere presenti tutti gli attori, pubblici e privati, interessati, sotto la guida di un Coordinatore Europeo, cui vengono attribuiti effettivi poteri decisionali. Quello che la Commissione intende garantire è un avanzamento coordinato e condiviso dei dieci Corridoi individuati, al fine di realizzare la migliore allocazione possibile delle risorse.

Dal punto di vista finanziario, la Commissione prevede una dotazione di 50 miliardi di euro, da destinare a energia, telecomunicazioni e trasporti; al settore dei trasporti ne vengono attribuiti 32, mentre energia e telecomunicazioni si dividono equamente i restanti 18. Si tratta di investimenti significativi ma non adeguati al fabbisogno complessivo dei tre settori, che viene così quantificato:

- Energia: 1000 miliardi di euro, di cui 200 per progetti di interesse europeo;
- Trasporti: 1500 miliardi di euro entro il 2030, di cui 250 (dei 500 previsti entro il 2020) destinati ad eliminare i colli di bottiglia e al completamento di parti del "Core Network";
- Telecomunicazioni: 270 miliardi di euro.

Per la realizzazione dell'ambizioso e articolato programma definito, la Commissione apre all'utilizzo di strumenti innovativi, quali i "Project Bonds" che, secondo le intenzioni della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e della Commissione, dovrebbero operare in due direzioni:

- Fornitura di garanzie, per cui la BEI/EC si fanno garanti dell'investimento;
- Debito subordinato, per cui BEI ed EC finanziano sin dall'inizio l'opera, attribuendo la qualifica di subordinato al credito della BEI, che diviene l'ultimo soggetto ad essere rimborsato.

Si tratta di strumenti di indubbia utilità per progetti in cui il Business Plan garantisce un ritorno di breve e medio periodo (durata della prima concessione).

Gli stati membri interessati dovrebbero promuovere iniziative proprie, quali lo snellimento delle procedure burocratiche, il rilascio delle autorizzazioni in tempi certi, l'incentivazione per le società di scopo (ad esempio, la detassazione parziale/totale degli utili per periodo congruo). L'istituzione di Project Bonds implica il superamento di difficoltà rivelatesi, a tutt'oggi, insormontabili, ed è oggetto di valutazione da parte degli organi comunitari; la svolta si avrebbe prevedendo l'ingresso della UE sia nell'equity che nel relativo finanziamento pro quota (30-50%) delle singole società di progetto di finanza (di scopo), al fine di rendere sostenibile il Business Plan delle varie iniziative.

La UE dovrebbe reperire le risorse direttamente sui mercati finanziari e le singole società di progetto, così strutturate e finanziate, interverrebbero esclusivamente sui progetti ritenuti prioritari dalla programmazione comunitaria. La UE diverrebbe, in tal modo, proprietaria delle infrastrutture e, per effetto della loro realizzazione, garanzia per gli investimenti pubblici e privati; si tratta di operazioni in grado di mettere in moto l'economia, restituendo fiducia agli operatori.

4.2. Il piano nazionale della logistica e la macroregione Adriatico-Ionica

La macroregione Adriatico-Ionica è, ovviamente interessata al Corridoio Adriatico che è stato proposto grazie ad un'azione congiunta delle sette regioni italiane le cui sponde sono bagnate dal mare in questione. Il Piano nazionale della Logistica, approvato nel 2011, ha proposto la suddivisione del territorio italiano in sette Piattaforme Logistiche, quattro delle quali sono interessate alla macroregione Adriatico-Ionica, e precisamente:

- Piattaforma Logistica del Nord-Est;
- Piattaforma Logistica Tirreno-Adriatica del Nord;
- Piattaforma Logistica Tirreno-Adriatica Centrale;
- Piattaforma Logistica Adriatica del Sud.

La nostra attenzione si soffermerà, ovviamente sulla Piattaforma del Nord Est, della quale è parte integrante la Regione Friuli Venezia Giulia, con la sua portualità e il suo sistema infrastrutturale e logistico

Per meglio definire ruolo e prospettive della portualità triestina, è opportuno evidenziare taluni elementi conoscitivi relativi all'evoluzione dei traffici nell'area alla quale prioritariamente si riferisce. Va preliminarmente rilevato che i sistemi portuali e logistici mediterranei hanno guadagnato, in termini quantitativi, molte posizioni nei confronti dei concorrenti nordeuropei, portandosi, in linea tendenziale, a livelli di traffico comparabili. Si deve, comunque, rilevare che, mentre i traffici nordeuropei si concentrano su pochi scali di grandi dimensioni e tecnologicamente avanzati, nella realtà mediterranea sono operativi un numero rilevante di porti, di differenti caratteristiche strutturali e organizzative, non sempre connotati da adeguata efficienza.

Nel bacino mediterraneo si possono individuare tre aree, connotate da differenti dinamiche di sviluppo e da differenziate prospettive future:

- *West Med*, che comprende porti spagnoli, francesi e italiani del versante tirrenico;
- *Central Med*, in cui si trovano i porti africani e i principali scali di transhipment;
- *East Med*, che include porti adriatici, ionici, greci, turchi e del Mar Nero.

Negli anni immediatamente precedenti alla crisi (2008/2009), limitando l'analisi ai traffici containerizzati, la quota maggiore con circa 14 milioni di Teu era di pertinenza dell'area del Central Med, mentre le altre due aree si attestavano sugli 8 milioni ciascuna. E' interessante rilevare che nel decennio precedente, i tassi di crescita minori li aveva registrati il West Med (circa il 70%), sia nei confronti del Central Med che in paragone all'East Med (oltre il 200%).

Va rilevato che la portualità italiana è perdente su tutti gli scacchieri individuati: nel West Med risultano molto più dinamici i porti spagnoli, nei confronti di quelli italiani della sponda tirrenica. Nel Central Med sono i porti nordafricani emergenti a distinguersi per dinamismo e progettualità, nei confronti dei nostri scali di transhipment. Nell'East Med, infine, si distinguono i loro positivi trend di sviluppo i porti del Mar Nero ed anche quelli della sponda orientale adriatica che, partendo da posizioni nettamente arretrate

rispetto agli scali italiani, li hanno, prima raggiunti e successivamente superati, in termini di traffico complessivamente svolto.

Per confrontare la diversa dinamica delle due sponde adriatiche, e prendendo in esame gli anni immediatamente precedenti la crisi (2007/2008), si può rilevare, limitando l'analisi ai container, che il traffico risultava sostanzialmente di pari entità, intorno ai 600.000 Teu: la differenza sostanziale risiede nel fatto che la situazione riscontrabile negli anni succitati, è frutto di differenti trend di sviluppo, registratisi nei primi anni del nuovo secolo, che si attestano sul 7% annuo sulla sponda occidentale e intorno al 70% in quella orientale.

Nei prossimi anni il traffico nel bacino adriatico continuerà a svilupparsi, privilegiando gli scali della sponda orientale che dovrebbero riuscire ad acquisire, complessivamente, il 65% del totale. Tale risultato è frutto della maggior vivacità che i porti emergenti della sponda est stanno manifestando, risultando nettamente più competitivi dei porti italiani, nei confronti di una clientela alla costante ricerca di servizi qualificati, da ottenere alle condizioni più convenienti.

Procedendo da nord a sud lungo la sponda orientale adriatica, i porti che stanno manifestando un concreto impegno nella realizzazione di processi di sviluppo, sono lo scalo croato di Ploce, quello montenegrino di Bar e quello albanese di Durazzo. Per Ploce è previsto un collegamento con Budapest, quindi con il Corridoio Mediterraneo (già Corridoio V).

Bar è collegata con Belgrado da una linea ferroviaria piuttosto obsoleta, m della quale è previsto il potenziamento, al fine di consolidare un Corridoio che dovrebbe riguardare anche l'importante città romena di Timisoara. Durazzo, infine, si configura come terminale del Corridoio VIII, la vecchia via Egnatia realizzata dai Romani, come prosecuzione della Via Appia, e ha, quindi, la possibilità di inserirsi nei flussi di traffico con il Mar Nero.

Un'attenzione specifica, al fine del presente studio, merita l'area dell'Alto Adriatico, in cui sono collocati i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna, individuato come terminali del Corridoio Adriatico-Baltico; si tratta di un sistema di elevate potenzialità, non solo dal punto di vista trasporto stico ed logistico, ma anche con riferimento alle attività industriali e a quelle turistiche. Ragionando in termini aggregati, e riferendoci alla macroregione Adriatico-Ionica, vanno collocati nell'area in questione il porto sloveno di Capodistria e quello croato di Fiume. La situazione si configura allo stato attuale in termini di competitività, in particolare per quel che concerne i traffici marittimi, specie quelli containerizzati. E' evidente che Slovenia e Croazia sono interessate, in larga misura, allo stesso hinterland dell'Alto Adriatico italiano che deve, di conseguenza, attrezzarsi per cogliere le opportunità che risultano consolidate dai recenti orientamenti comunitari.

In effetti, mentre la portualità attestata sulle due sponde, nella parte mediana e in quella meridionale dell'Adriatico stanno realizzando rapporti improntati a fattiva collaborazione, in quella nord-adriatica si registrano situazioni di accesa competitività. In realtà, i cinque porti che vi operano (Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume) fanno parte del consorzio NAPA (North Adriatic Ports Association). Il consorzio NAPA sorge per promuovere la rotta adriatica come alternativa a quella verso il Northern Range, forte per quanto riguarda le tipologie di carichi movimentabili (*general cargo*, container,

automobili, minerali, combustibili fossili, prodotti chimici, ecc.), nonché di notevoli risparmi in termini di tempi e distanze da percorrere. La distanza per i porti nord adriatici è, infatti, inferiore di circa 2000 miglia nautiche, pari a sei giorni di navigazione (es. Shanghai - Trieste: 21 giorni; Shanghai - Rotterdam 27 giorni). L'intento è di promuovere in modo comune gli scali, intervenendo altresì nello sviluppo delle connessioni marittime e con gli hinterlands, nella pianificazione degli scali delle linee passeggeri, nella promozione ambientale, nelle istanze relative alla sicurezza e allo sviluppo dell' ICT (Information and Communication Technologies). I porti del NAPA intendono inoltre porre sforzi in azioni coordinate di pianificazione delle infrastrutture stradali, ferroviarie e marittime, così come nell'armonizzazione della regolazione e delle procedure nel campo della fornitura dei servizi portuali. Nel loro complesso i porti del NAPA movimentano ogni anno più di 100 milioni di merci trasportate via mare, traducibili in circa 1,8 milioni di Teu complessivi nel 2011.

In effetti, gli scali in questione condividono un retroterra in larga misura coincidente ed è, pertanto, inevitabile che tra di essi vi siano, soprattutto, rapporti di serrata competitività. Il porto di gran lunga più dinamico tra i cinque è, indubbiamente, Capodistria che ha registrato negli ultimi anni i più elevati tassi di sviluppo, raggiungendo nel 2011 la quota record per l'Adriatico di 600.000 Teu movimentati.

Valutando in termini complessivi le relazioni trans adriatiche considerando i sistemi operanti nella parte mediana e in quella meridionale del bacino in questione, si rileva che esistono già attive forme di collaborazione e integrazione che tengono conto di vari fattori, quali la distanza, la tradizione, le differenti forme di collaborazione. Gli scambi commerciali, e di conseguenza i traffici sono destinati ad aumentare, poiché sul sistema logistico dell'Adriatico Orientale gravitano paesi con elevati tassi di sviluppo economico, situazione che appare destinata a protrarsi nel futuro, prossimo e meno prossimo. I porti, e i relativi sistemi logistici, che appaiono in grado di affermarsi in termini più concreti sembrano essere, come è già stato ricordato, quelli di Ploce, Bar e Durazzo. Con tali sistemi portuali e logistici, e le loro connessioni lineari. È possibile consolidare rapporti intensi e continuativi, in grado di valorizzare anche le potenzialità dei nostri porti e delle nostre strutture produttive, determinando il consolidamento di una macroarea, fortemente integrata e competitiva.

Va rilevato che la penisola italiana, per la sua collocazione nel bacino mediterraneo, ha la possibilità di svolgere una funzione di raccordo e collegamento tra i sistemi produttivi e logistici, attestati sul Tirreno e in Adriatico: si possono configurare nell'Italia centrale e meridionale, "land bridge" aventi per terminali i porti tirrenici e adriatici. L'UE ha previsto un collegamento prioritario tra Napoli e Bari, che raccorda i sistemi portuali meridionali; procedendo verso nord, un'altra connessione preferenziale può stabilirsi tra Livorno (La Spezia) ed Ancona. Rafforzando tali direttrici si possono realizzare più intensi raccordi tra la macroregione Tirrenica e quella Adriatico-Ionica. Ipotizzando la prosecuzione a sud del Corridoio Adriatico-Baltico, verso Ancona e il sistema pugliese, e considerando il Corridoio Tirrenico, si otterrebbe un sistema infrastrutturale formato da direttrici nord-sud, raccordati da "land bridge" trasversali, si creerebbe un sistema infrastrutturale idoneo a favorire le attività industriali dei distretti italiani e le collegate attività trasportistiche e logistiche.

Traendo le conclusioni da quanto è stato sin qui esposto, si può affermare che la macroregione Adriatico-Ionica nel suo complesso, e in essa, in particolare, l'Alto Adriatico, hanno rilevanti possibilità di sviluppo, con riferimento ai traffici internazionali: il consolidamento dei grandi Corridoi plurimodali, anche se il loro completamento è previsto solamente per il 2030, offre, in effetti, alle attività dell'area legate ai traffici, opportunità estremamente favorevoli, che possono concretizzarsi, ove si realizzino gli interventi necessari e si operi con determinazione chiarezza di intenti. L'attenzione va posta sia agli interventi infrastrutturali, che a quelli gestionali; dal punto di vista infrastrutturale, va tenuta in debito conto la capacità degli scali marittimi, che è risultata sin qui adeguata, solamente per il fatto che il traffico è stato sino ad oggi, piuttosto scarso. Per fare un esempio, sono sufficienti pochi incrementi rispetto ai livelli raggiunti nel 2011, per rendere i terminali per container di Trieste e Capodistria, prossimi alla saturazione. Si debbono, quindi, definire progetti di ampliamento della capacità di banchina per poter cogliere adeguatamente i nuovi flussi di merci.

5. Prospettive di sviluppo

5.1. Evoluzione del sistema feeder-transshipment

A partire dalla seconda metà del 2008 si sono avute significative modificazioni dei servizi diretti LCS nella parte nord orientale dell'Alto Adriatico (tabella 7).

Servizi diretti Nord Adriatico – Far East. Confronti diacronici

Anno	Operatore / alleanza / linea	Toccate settimanali	N. di navi	Capacità media per nave (Teu)	Capacità totale delle navi impiegate (Teu)	Capacità commerciale annuale (Teu)	Mesi operativi
2008	Evergreen Lines (Evergreen - Italia Marittima)	1	8	4600	36800	268640	12
	MSC - Mediterranean Shipping Company	1	7	6500	45500	81900	3
	Totale	1,25	15	5487	82300	350540	
2009	Evergreen Lines (Evergreen - Italia Marittima)	1	8	4600	36800	88320	4
	Maersk - CMA/CGM	1	8	6000	48000	172800	6
	MSC - Mediterranean Shipping Company	1	8	6500	52000	187200	6
	Totale	1,33	24	5700	136800	448320	
2010-2011	Maersk - CMA/CGM	1	8	6500	52000	374400	12
	Hanjin - Hyundai - Yang Ming - UASC	1	8	4850	38800	162960	7

TABELLA 7 - FONTE: SoNoRa report, 2012

L'elemento più significativo da sottolineare è rappresentato dal rapido aumento della capacità media delle navi, in corrispondenza all'incremento delle attività commerciali: nel giro di pochi anni, dal 2005 al 2010, la capacità media per nave dei

Teu trasportati sulla rotta Nord Adriatico – Far East è passata dai 4.000 ai 7.000 Teu, mentre la capacità commerciale annuale complessiva è passata dai 300.000 ai 500.000 Teu (SoNoRa, 2012).

In base a valutazioni espresse dai principali analisti del mercato dello shipping, si sta assistendo ad un'evoluzione del sistema di distribuzione dei traffici marittimi Europa-Far East/Southern Asia-Europa; si sta passando dal modello tradizionale basato su due piattaforme di transhipment, ubicate nel Mediterraneo Centrale e nel *Northern Range*, ad un assetto nuovo, più articolato e complesso basato su differenti e specializzati Cluster regionali, serviti da uno o più grandi porti, in cui si possa combinare il trasporto diretto con marginali attività di transhipment.

Uno dei più significativi vantaggi derivanti dal nuovo assetto dei servizi oceanici, eseguiti da navi LCS e VLCS, che chiamano direttamente in causa i porti del Mar Nero, del Nord Adriatico e del Nord Tirreno, è rappresentato dalla riduzione dei flussi di traffico stradale nelle regioni dell'Europa Centrale, in particolare di quelle situate al di là delle Alpi: tale situazione si determina per effetto della concreta possibilità che la nuova organizzazione dei traffici marittimi offre, di realizzare nuovi collegamenti intermodali Est-Ovest/Sud-Nord tra i porti base e i terminali multimodali interni, limitando il trasporto stradale all'esecuzione dell'ultimo miglio della catena logistica.

Giova ricordare che, con l'obiettivo di mantenere sotto controllo il livello dei costi finali di un trasporto door-to-door, viene, in genere, seguito prevalentemente uno dei seguenti modelli di trasporto combinato:

- Nave madre/nave *feeder*/trasporto stradale;
- Nave madre/ferrovia/trasporto stradale.

Ovviamente, altre combinazioni sono praticabili, fermo restando che quelle sopra indicate sono le più usuali.

Tenendo conto dei concetti più sopra espressi, si può proporre la seguente mappa che fornisce un orientamento sui principali sistemi di cluster regionale, nei quali sono ricompresi i principali porti del bacino mediterraneo, inteso in senso lato, in grado di giocare un ruolo quali terminali di riferimento per le navi LCS e VLCS.

5.2. Interventi per lo sviluppo della logistica dell'Alto Adriatico

Per dare concretezza alle operazioni miranti allo sviluppo della logistica del nostro Paese, si rendono necessari taluni interventi urgenti nel sistema del trasporto terrestre, in particolare di quello ferroviario. Il ruolo di tale modalità, nonostante l'esplicito sostegno dell'UE, risulta progressivamente decrescente nei confronti di quello stradale: gli orientamenti comunitari si concretizzano in forme di incentivazione al trasporto su rotaia e al combinato che non hanno, a tutt'oggi, sortito gli effetti desiderati. In un'ottica di contenimento dei costi esterni sociali (consumi energetici, emissioni di gas ad effetto serra, incidentalità, congestione, ecc), le politiche comunitarie, ed anche quelle nazionali, debbono assumere carattere di maggiore incisività, anche operando in direzione di un'effettiva apertura del mercato ferroviario.

Per il potenziamento del nostro sistema infrastrutturale si rendono necessari investimenti di ampia portata, difficili da realizzare, quanto meno per il nostro Paese, in

considerazione delle condizioni della finanza pubblica. La strada da perseguire è, dunque, quella del coinvolgimento del capitale privato in operazioni di sviluppo infrastrutturale, intese in senso lato e complessivo. La realizzazione di Partnership Pubblico Privato (PPP) appare, quindi, la soluzione per ridare slancio al nostro sistema dei trasporti e della logistica. Per conseguire tale obiettivo è necessario disporre di regole e tempi certi, elementi che, in questa fase, non sono reperibili nel nostro Paese.

Tentativi di realizzare operazioni di partnership tra Stato e privati operatori sono state tentate negli anni passati, con risultati molto deludenti, taluni di questi tentativi sono stati prospettati anche con riferimento alla portualità triestina, se ne parlerà in altra parte di questo studio. In effetti, in presenza di ipotesi di intervento localizzate in talune aree del Paese, è scattato il gioco perverso dei veti incrociati, provenienti da altri territori, che hanno concretamente bloccato qualsiasi ipotesi di sviluppo. In sostanza, temendo che si potesse alterare con interventi significativi e concentrati, l'equilibrio, peraltro precario e insoddisfacente, del sistema italiano dei trasporti e della logistica, si è preferito evitare scelte dalle quali sarebbe potuto derivare un significativo sviluppo economico del Paese. La carenza di base, da cui derivano i limiti strutturali del nostro Paese, è la mancanza di un quadro di riferimento programmatico dal quale derivare scelte coerenti, idonee a fronteggiare una competizione internazionale che diviene sempre più agguerrita.

Per non perdere le opportunità che si stanno prospettando è, dunque necessario compiere un deciso salto di qualità dei processi decisionali. Un tentativo in questa direzione è stato compiuto dal Piano Nazionale della Logistica, del quale è in atto un aggiornamento, che, operando in termini di Piattaforme Logistiche e quindi di macroaree, ha evidenziato la necessità di procedere nelle scelte e nelle decisioni, non con riferimenti puntuali e circoscritti, ma tenendo conto di esigenze aggregative e integrative.

In tale direzione spingono anche i documenti comunitari che individuavano per il sistema portuale italiano un numero ridotto di scali e accentuate forme di aggregazione: indicazioni in questa direzione possono desumersi dallo studio svolto per conto della UE, da NEA-Leeds University, presentato nel dicembre del 2010, in cui viene presa in considerazione la situazione degli scali europei (comunitari) e l'adeguatezza delle loro connessioni con la rete europea di infrastrutture lineari. Obiettivo prioritario dello studio è l'individuazione di un network, geograficamente definito, di nodi portuali europei. Vengono individuati, nel contesto di UE 27, cinquantasette porti, nei quali dovrebbero concentrarsi i traffici, in particolare quelli containerizzati, nei prossimi venti anni. Lo studio prevede, per i futuri sviluppi della portualità italiana, la concentrazione dei traffici in pochi scali, considerati, in genere, secondo una logica sistemica, al fine di raggiungere dimensioni comparabili a quelle dei grandi scali europei. Gli scali previsti per l'Italia sono i seguenti:

- Trieste – Venezia;
- Brindisi – Taranto;
- Gioia Tauro;
- Napoli – Salerno;
- Livorno – La Spezia;
- Genova – Savona.

Come si può rilevare, solamente Gioia Tauro viene considerato come porto unitario, mentre gli altri scali vengono accorpati secondo una logica sistemica; per le finalità di questo studio, risulta interessante l'orientamento a considerare i porti del Nord Est in forma integrata. Tale soluzione appare, peraltro, in linea con gli orientamenti del Piano Nazionale della Logistica che inserisce la Piattaforma Logistica del Nord Est (Veneto, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto-Adige) tra le sette in cui viene suddiviso il territorio italiano, ai fini della individuazione degli investimenti da effettuare. L'aggregazione di più regioni in una Piattaforma rappresenta, secondo il Piano, un punto di partenza necessario per realizzare un sistema trasportistico e logistico, competitivo a livello internazionale.

Appare perfettamente in linea con le esigenze aggregative più sopra evidenziate, la recente costituzione della APP (Associazione Porti Pugliesi) da parte dei porti di Bari, Brindisi e Taranto; l'obiettivo di tale Associazione è, in primo luogo, quello di "fare sistema" per realizzare economie di scala e di scopo, consentendo ai tre scali in questione di divenire più competitivi nel contesto Mediterraneo. Un secondo obiettivo è rappresentato dal conseguimento di più elevati standard di efficienza e di efficacia, attraverso l'armonizzazione delle procedure e dei sistemi operativi. L'APP intende, inoltre, favorire lo sviluppo delle attività di ricerca, a livello nazionale e internazionale, collaborando con le Università regionali. Tale soluzione appare, in definitiva, apprezzabile e può aprire la strada a più strette forme di collaborazione con l'intero sistema di infrastrutture lineari e puntuali dell'area; risulterebbe che forme analoghe di collaborazione venissero avviate anche nel resto del Paese, avendo come riferimento le indicazioni del Piano della Logistica in termini di Piattaforme regionali, ed anche quelle dello Studio NEA-University of Leeds per quanto attiene alle aggregazioni sistemiche della portualità italiana.

5.3. Problemi di governance

Passando ad altro tema, va rilevato che uno dei problemi più seri da affrontare con riferimento al sistema italiano dei trasporti e della logistica, è indubbiamente legato alla tipologia di governante che si intende seguire per realizzarne lo sviluppo: le attuali forme di gestione del sistema infrastrutturale del nostro Paese non appaiono, in effetti, adeguate a reggere una competizione che diviene sempre più difficile, per la presenza di un crescente numero di possibili alternative, a livello internazionale, desiderose di conquistarsi un proprio spazio operativo in un mercato che va, comunque, progressivamente ampliandosi.

E' necessario, di conseguenza, operare per introdurre nel nostro sistema più agili forme di conduzione e più articolate forme di finanziamento, molto meno dipendenti dalla mano pubblica e sempre più attente alla possibilità di coinvolgere nel settore, privati investitori.

Per poter conquistare l'attenzione e la disponibilità di privati imprenditori è necessario essere in grado di offrire regole coerenti con le vigenti normative europee e idonee a dare garanzie per i capitali investiti. E' parimenti indispensabile poter assicurare tempi realizzativi certi, modificando radicalmente un'inveterata consuetudine italica di allungare a dismisura i tempi intercorrenti tra la decisione e il

momento di effettiva disponibilità di un'opera. Non è ipotizzabile di reggere il passo di una concorrenza dinamica e aggressiva, continuando ad operare come da troppi anni si sta facendo, aggravando il gap esistente tra il nostro Paese e i suoi principali antagonisti.

Una delle possibilità prese recentemente in esame, non portata avanti con la dovuta determinazione, è riferibile alle cosiddette “Società di Corridoio”, che prevedono forme di gestione integrata di infrastrutture puntuali e lineari. E' un'ipotesi recentemente riproposta a livello governativo, con la possibilità affidata alle Autorità Portuali di farsi promotrici di forme di integrazione con le aree retro portuali e con le imprese di gestione di infrastrutture lineari. E' una soluzione sulla quale, in linea di principio, si può concordare, salvo evidenziare che una possibilità di questo genere, offerta a 23 Autorità Portuali, è tale da ingenerare pesanti sovrapposizioni e duplicazioni, capaci di rendere ancor più complessa e farragিনosa la situazione gestionale del nostro sistema logistico. Appare, di conseguenza, necessario avere chiari gli orientamenti comunitari che stimolano alla realizzazione di sistemi portuali integrati, per realizzare una dimensione competitiva con i grandi concorrenti a livello internazionale.

Un elemento da tenere in attenta considerazione è legato alle performance ambientali di sistema, gli aspetti ambientali rappresentano un rilevante vantaggio per la portualità mediterranea, nei confronti di quella nord europea, rispetto agli importanti flussi di traffico con il Far East. I quattro/cinque giorni di navigazione in meno che i porti mediterranei offrono rispetto ai concorrenti scali nordeuropei, rappresentano un vantaggio decisivo in termini di risparmio di carburante e di contenimento di emissioni di gas con effetto serra. E' sufficiente, a questo riguardo, ricordare che un container che da Port Said debba raggiungere Monaco di Baviera attraverso uno dei porti italiani del Nord Adriatico, “nave più treno”, produce 56 kg/teu di CO₂, contro i 134 kg/teu dei porti del Northern Range. Utilizzando la combinazione “nave più autocarro”, per gli stessi itinerari, si avrà rispettivamente una produzione di 101 kg/teu di CO₂, utilizzando il Corridoio Adriatico, contro i 209 kg/teu registrabili attraverso la portualità nord europea.

5.4. Progetti di sviluppo del sistema portuale triestino

I progetti previsti per lo sviluppo del porto di Trieste sono molteplici e prendono spunto dalla presa d'atto dei suoi attuali limiti strutturali; tali limiti riguardano, in particolare, il traffico Ro-Ro, sviluppatosi notevolmente negli ultimi anni, che gravita su spazi e strutture assolutamente inadeguati. Si è cercato di porvi rimedio, sfruttando al meglio le aree operative esistenti e utilizzando, anche in qualità di area retro-portuale, l'Autoporto di Ferneti.

Si rendono, comunque, necessarie soluzioni più incisive e radicali, che si possono conseguire attraverso la realizzazione di un nuovo terminal. Di questa nuova infrastruttura è prevista, in effetti, la costruzione in prossimità del Canale Navigabile, ubicato nella Zona Industriale triestina; realizzando un non difficile collegamento con la Grande Viabilità e, attraverso questa, con il sistema autostradale, si conseguirebbe un indubbio salto di qualità nell'assetto organizzativo dello scalo, con positivi effetti su tutte le componenti di traffico.

Nella pianificazione dell'Autorità Portuale di Trieste si prevedono una serie di progetti infrastrutturali, volti a ridisegnare il layout dello scalo in vista di aumenti dei traffici e delle esigenze dell'attuale sistema di movimentazione delle merci. Il Piano Regolatore Portuale Generale, che prevede un graduale "spostamento del baricentro delle attività portuali commerciali verso sud e una notevole espansione delle aree ad esse dedicate", in un'ottica di riorganizzazione degli spazi da dedicare alle diverse tipologie di trasporto e merceologiche volta a una maggiore efficienza complessiva, con razionalizzazione degli spazi, potenziamenti infrastrutturali, specie degli spazi retrobanchina, resi disponibili attraverso nuove aree a mare e mediante la demolizione di magazzini obsoleti esistenti.

È prevista la realizzazione di un terminal general cargo dotato di un piazzale di oltre 35 ha, magazzini e accosti per navi di dimensioni medio-grandi, realizzabile anche attraverso la fusione / integrazione dei due attuali moli V e VI.

Per quanto riguarda il trasporto containerizzato 'puro', si prevede l'ampliamento / raddoppio del Molo VII, con un aumento della capacità fino a 1 milione di Teu, nonché la realizzazione di un nuovo terminal contenitori, il Molo VIII, destinato ad ampliare notevolmente l'offerta complessiva, con 90 ha di superficie e fondali profondi (fino a 18 metri).

È prevista la Realizzazione di un nuovo terminal Ro/Ro nella parte sud del porto, con una capacità di oltre quattro grandi navi Ro/Ro contemporaneamente, con ampi piazzali per la sosta dei veicoli, oltre che ottimi raccordi ferroviari e stradali. traffico Ro-Ro, che per le sue caratteristiche (occupazione di spazi portuali ed intasamento ai varchi doganali a causa dell'elevata circolazione di autocarri) necessita di spazi ed infrastrutture dedicate, da costruire in sede separata rispetto agli spazi dedicati (e, in prospettiva, da dedicare) alle altre funzioni portuali site presso il Punto Franco Nuovo. Per questo motivo, la pianificazione portuale ha individuato come possibile sede di una nuova localizzazione di questa struttura l'area demaniale posta all'ingresso del canale navigabile di Zaule (ambito ex Aquila). Per implementare questo progetto, è prevista la realizzazione di un'apposita banchina portuale attrezzata con dente d'attracco per navi Ro-Ro, il conseguimento di un adeguato pescaggio, la realizzazione di un piazzale a terra con zone di sosta per i mezzi in transito e, infine, la realizzazione di appositi innesti alla viabilità pubblica. Con questa soluzione, le attività legate al traffico Ro-Ro verranno gradualmente rilocalizzate in quest'area, che potrà essere riconvertita ad uso delle altre funzioni portuali.

Il Piano prevede altresì il potenziamento del terminal passeggeri attraverso l'ampliamento del molo ad esso dedicato, che permetterà di ormeggiare le moderne grandi navi di lunghezza superiore ai 300 metri e l'ammodernamento delle strutture ricettive della Stazione Marittima passeggeri, ciò in vista di un rinnovato ruolo di Trieste quale destinazione turistica.

Nel Porto Nuovo si aprirebbero, in tal modo, spazi aggiuntivi per lo sviluppo dei traffici containerizzati, indispensabili in vista dell'ampliamento (allungamento o allargamento) del Molo VII. Si potrebbe, altresì, realizzare una più razionale sistemazione del servizio ferroviario, necessario per garantire un adeguato supporto ad un traffico containerizzato che si collochi sui 700/800 mila Teu, cioè a livelli doppi rispetto a quello attuale (2011).

Tra gli obiettivi dello scalo triestino vi è, anche, la realizzazione della cosiddetta “piattaforma logistica”, che dovrebbe configurarsi come terminale *multipurpose*, moderno ed efficiente; tale infrastruttura, presentata come prioritaria per lo sviluppo del porto triestino, ha ricevuto di recente (maggio 2012) un finanziamento CIPE di 30 miliardi, necessario per poter avviare le procedure di costruzione e di affidamento in gestione del terminale.

In proiezione futura la piattaforma dovrebbe costituire la base cui agganciare il Molo VIII, che dovrebbe portare, negli anni '30 del XXI secolo, la capacità dello scalo triestino, in termini di container movimentabili, oltre i 3 milioni di Teu. Tale obiettivo presuppone, comunque, la realizzazione previste dal Corridoio Mediterraneo (già Corridoio V), previsto nel Core Network della Rete Ten della UE; in effetti, con alcuni interventi di non rilevante impegno finanziario, la rete attuale potrebbe supportare un traffico non superiore al 1/1,2 milioni di container.

Con riferimento al trasporto ferroviario, non ci si può, comunque, limitare al solo aspetto infrastrutturale, ma si deve tener conto, anche, e forse, in questa fase, soprattutto, dell'assetto organizzativo del servizio: si rende necessaria la presenza, da assicurare attraverso una effettiva apertura del mercato, di imprese dinamiche ed efficienti, decisamente impegnate nell'espletamento di servizi cargo.

Per completare il quadro progettuale sommariamente definito, va preso in considerazione anche la proposta presentata nel corso del 2010 Unicredit/Maersk che risulta, al momento accantonata; risulta, comunque, utile, anche per le implicazioni di carattere generale che ne possono derivare, presentare i contenuti essenziali di tale ipotesi progettuale.

Obiettivo del Progetto era la realizzazione di una Piastra Logistica, in grado di intercettare una consistente quota dei traffici mediterranei, di interesse per il Far East asiatico e per l'Europa Centro Orientale; in effetti, si connettevano in un'infrastruttura unitaria, i fondali dello scalo triestino e gli ampi spazi di cui dispone il terminale monfalconese. Il progetto trovava decisivo supporto dalla presenza di Maersk, leader dello shipping internazionale nel campo dei traffici containerizzati; ha ricevuto un'accoglienza piuttosto fredda a livello politico e imprenditoriale e non ha, quindi, ottenuto il sostegno che avrebbe meritato, anche in vista di una riconfigurazione complessiva del sistema logistico e trasportistico italiano.

Il Progetto Unicredit prevede la realizzazione dei sopra ricordati interventi nel porto triestino (ampliamento del Molo VII, prima e costruzione del Molo VIII in una seconda fase) e la predisposizione di un nuovo terminale per contenitori nel Porto di Monfalcone: per tale terminale era prevista una capacità di movimentazione di 2 milioni di teus/annui. L'obiettivo dichiarato era quello di conseguire, in un arco temporale di 4/5 anni, una capacità (tra Trieste e Monfalcone) di 3 milioni di Teu; nel porto di Monfalcone vi è, oltre ad un'ampia disponibilità di spazi operativi, la possibilità di realizzare una moderna stazione ferroviaria, con binari fino a 750 metri.

Il problema più rilevante per costruire il terminale monfalconese, riguarda gli scavi da effettuare per portare il canale di accesso da 11,5 a 16,5 metri di profondità: è un'operazione che prevede lo spostamento di circa 9 milioni di metri cubi di materiale che, secondo gli accurati studi effettuati, dovrebbe trovare collocazione nelle aree di colmata e negli spazi disponibili nel porto commerciale e in quello industriale del

comprensorio. Naturalmente, in proiezione futura, Trieste e Monfalcone sono destinati a configurarsi come elementi di un sistema unitario, gestito da un'Autorità che coordini tutta la portualità del Friuli Venezia Giulia, includendovi, quindi, anche Porto Nogaro; secondo gli orientamenti della programmazione comunitaria e nazionale, in un momento successivo, un'Autorità unica dovrebbe gestire l'attività degli scali ricompresi nell'arco costiero della Piattaforma Logistica del Nord Est.

Come si è detto, il Progetto Unicredit/Maersk risulta, almeno in questa fase, accantonato; l'accantonamento concerne, in termini specifici, la realizzazione del terminale monfalconese, mentre, sia pure senza il supporto congiunto di Unicredit e Maersk, rimangono vigenti nei più recenti documenti presentati, gli sviluppi previsti per il Porto di Trieste. Un'evoluzione possibile, condizionata, peraltro, da molteplici elementi ostativi, concerne la collaborazione tra i porti di Trieste e Capodistria, che verrebbero a costituire un unico scalo, con possibilità di utilizzo alternato e indifferenziato delle banchine in esso operative: si tratta di un'operazione da ritenere indubbiamente possibile e praticabile, anche se, con gli attuali livelli di traffico e con l'attuale impostazione gestionale, prevalgono gli elementi di competizione rispetto a quelli aggregativi. Un primo passaggio da effettuare, in vista di una possibile integrazione, è rappresentata dalla costruzione del raccordo ferroviario tra i due porti, operazione piuttosto agevole, dal momento che risultano mancanti solamente sei chilometri di linea. Un ulteriore potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, riguarderebbe il collegamento tra Capodistria e Divaca, che è parte integrante del Corridoio Mediterraneo. Privilegiando il consolidamento della collaborazione tra gli scali di Trieste e Capodistria, non verrebbe, comunque, meno l'attenzione nei confronti di Monfalcone, che vedrebbe ampliate le sue strutture portuali, grazie alla realizzazione di un terminal multipurpose.

E' indubbio, comunque, che se si vogliono attrarre crescenti flussi di traffico in Alto Adriatico, si dovranno avviare costruttivi rapporti di collaborazione tra i vari scali e realizzare, in tempi brevi, operazioni quali quelle previste dal Progetto Unicredit/Maersk; si tratta, con tutta evidenza, di obiettivi non facili da conseguire, in quanto condizionati dalla necessità che si verifichino molteplici situazioni favorevoli.

E' necessario, in particolare, affrontare in termini concreti e propositivi il problema del finanziamento di operazioni piuttosto impegnative, per le quali si potrà disporre, quanto meno per parte italiana, di un modesto supporto pubblico. Sarà, di conseguenza, necessario effettuare operazioni di project financing, fruendo dell'apporto combinato di primari Istituti di Credito e Fondi Internazionali, e di altrettanto solidi operatori dello shipping e della logistica: questi ultimi appaiono determinanti per la loro possibilità di orientare flussi di traffico, idonei a dare coerenza alle ipotesi di progettazione finanziaria.

È, peraltro da evitare che si realizzino operazioni in grado di portare alla chiusura del mercato, poiché appare auspicabile che le infrastrutture portuali e retro portuali risultino aperte agli operatori dello shipping e ai vettori ferroviari. Un corretto assetto del mercato si realizza attraverso la fissazione di regole certe che diano le più ampie garanzie a quanti sono disponibili a investire in operazioni, che risultano, comunque, connotate da elevate componenti di rischio. La collaborazione tra le varie componenti delle operazioni sopra delineate (Autorità Portuali, operatori dello shipping e della

logistica, gestori di infrastrutture lineari) appare elemento essenziale affinché esse abbiano concrete possibilità di successo. Va rilevato che gli orientamenti vigenti, destinati a consolidarsi in un prossimo futuro, implicano l'utilizzo prioritario della modalità ferroviaria e dell'intermodalità, a supporto delle attività portuali, per motivazioni di natura economica e ambientale.

5.5. Altre opportunità per lo sviluppo dei traffici

I progetti citati nel paragrafo precedente riguardano, in termini sostanzialmente esclusivi, lo sviluppo dello scalo triestino quale hub per le grandi correnti del traffico containerizzato. Non si può, peraltro, dimenticare che, essendovi in Mediterraneo operativi grandi porti di transhipment, alcuni flussi potrebbero attivarsi secondo la logica *feeder*. Il sistema alto-adriatico nella sua articolazione complessiva e, in termini più specifici il porto di Trieste, potrebbero proporsi anche per tali traffici, puntando, eventualmente, sugli scali minori.

Si deve, inoltre, tener conto anche degli altri comparti del traffico merci, in particolare di quello di cabotaggio, con specifico riferimento alle cosiddette "Autostrade del Mare". Si tratta di un comparto in cui il porto di Trieste risulta attivamente impegnato, che è, peraltro, suscettibile di notevoli sviluppi. In presenza di adeguate strutture terminali. Va rilevato che i traffici di questo tipo sono, in Adriatico, attestati su livelli nettamente inferiori rispetto al Tirreno ed è, anche questo, un indicatore della possibilità di dare maggiore spazio a questo comparto, sul quale, a livello comunitario, si punta molto, per le sue caratteristiche precipue in termini di compatibilità ambientale e risparmio energetico.

L'utilizzo dei servizi Ro-Ro ha, in effetti, notevoli possibilità di estendersi nel bacino mediterraneo, anche tenendo conto dello sviluppo economico che molti paesi dell'area in questione, stanno manifestando; sembra, in tal senso, utile estendere il concetto di "Autostrada del Mare" anche a paesi che si affacciano sul Mediterraneo, ma non fanno parte dell'Unione Europea.

Si deve, a conclusione di questa rassegna sui traffici dello scalo triestino, citare quello delle rinfuse, liquide e solide: lo scalo triestino dispone di un ottimo terminale per i prodotti petroliferi, al quale è collegato l'Oleodotto Transalpino, che raggiunge l'Austria e la Germania, svolgendo un ruolo primario nel rifornimento energetico di quei paesi, si tratta di un'infrastruttura che ha avuto un ruolo importante nell'economia portuale triestina, spesso non adeguatamente riconosciuto.

Potrebbe venire rafforzata la capacità di accoglimento di rinfuse solide, per le quali attinge a livelli di eccellenza solamente quella destinata al caffè, prodotto per il quale lo scalo triestino vanta una consolidata tradizione, che si estende, anche, alle attività industriali legate al prodotto in questione. Altri terminali per le rinfuse solide potrebbero, ove se ne manifestasse la necessità, trovare ubicazione in aree industriali dismesse, o in corso di dismissione.

Un'attività che si sta consolidando in termini molto promettenti è quella legata all'accoglimento e alla conservazione di merci trasportate e depositate in regime di temperatura controllata: sono attivi nel porto triestino due terminali, caratterizzati da buon livello di efficienza e da buoni impianti di conservazione delle merci.

Un breve cenno può farsi al traffico crocieristico che non ha ottenuto, nel più recente passato, risultati apprezzabili, paragonabili a quelli conseguiti all'epoca dei grandi transatlantici, molto spesso prodotti dalla prestigiosa cantieristica triestina. Il comparto appare destinato ad aver un risveglio a partire dall'estate 2012, grazie all'impegno della Costa Crociere di appoggiare su Trieste talune sue navi; l'attività in questione ha trovato di recente un nuovo assetto gestionale, con maggioranza privata del capitale sociale. In tale azienda è presente, anche, la stessa Costa Crociere e tale presenza dovrebbe risultare significativa per il rilancio del terminale crocieristico triestino.

Legate agli ambiti portuali sono, da tempo, le risposte da dare alle problematiche energetiche, non solamente a quelle legate al petrolio: i porti appaiono, in questa fase, naturale ubicazione per gli impianti di rigassificazione, terminali delle grandi navi metaniere. Si tratta di un problema attualmente sul tappeto nell'area triestina, sul quale è in atto un serrato dibattito, di cui sono protagonisti, su posizioni, ovviamente, contrapposte, istituzioni e movimenti ambientalisti, che trovano, peraltro, ampio credito in buona parte della popolazione risiedente in aree più o meno prossime a quella in cui l'impianto in questione dovrebbe venir realizzato.

5.6. Punti di forza e di debolezza del porto di Trieste

Il porto di Trieste condivide con altri porti dell'Alto Adriatico una collocazione da considerare ottimale nei confronti di vaste aree di mercato, ubicate nella pianura padana e al di là della barriera alpina; un ulteriore elemento di forza per lo scalo triestino è rappresentato dalla disponibilità di fondali fino a 18 metri, i migliori dell'intero bacino adriatico. Questa situazione pone lo scalo in condizione di accogliere le grandi portacontainer, senza la necessità di specifici interventi; In proiezione futura, quindi, tenendo conto della tendenza a porre in linea navi di sempre maggiori dimensioni, le prospettive per il terminale triestino appaiono indubbiamente favorevoli. Già nella fase attuale, per i servizi che fanno più toccate in Alto Adriatico, Trieste si configura come prima tappa, per realizzare un alleggerimento che consenta successive soste in porti meno dotati dal punto di vista del pescaggio.

Un terzo elemento che si configura come punto di forza per Trieste, anche in vista di una possibile connessione con Monfalcone, è la diretta connessione con la linea ferroviaria Pontebbana, che rappresenta la più diretta e conveniente tratta terminale del Corridoio Adriatico-Baltico.

Il vantaggio differenziale della Pontebbana rispetto ad altre direttrici (ad esempio, il Brennero) è quello di essere attualmente largamente sottoutilizzata, disponendo in tal modo di ampi margini di capacità da offrire.

Gli elementi più sopra indicati rappresentano una premessa essenziale per avviare qualsiasi progetto di potenziamento dello scalo triestino ed è indubbiamente il motivo per cui esso si è trovato, e si trova tutt'ora, all'attenzione degli operatori internazionali dello shipping e della logistica.

Venendo ai punti di debolezza del porto di Trieste, va in primo luogo rilevato che esso si trova a condividere le carenze generali che la portualità italiana, nel suo complesso, incontra per risultare competitiva a livello internazionale: la legge 84/94 ha

migliorato la situazione per quanto concerne l'apertura al mercato per le attività che si svolgono all'interno degli scali, ma poco ha fatto per quanto attiene all'apertura al mercato degli scali, in proiezione esterna. Le molteplici versioni presentate per modificare la legge sopra citata affrontano solo marginalmente i veri problemi della portualità italiana e si può ritenere che, ove venisse approvata con l'impianto attuale, non creerebbe, comunque, le premesse per ridare competitività al sistema portuale italiano in un contesto internazionale.

Si renderebbero, di conseguenza, necessari ben più significativi interventi, in grado di rendere effettivamente interessanti per il capitale privato gli investimenti mirati al potenziamento delle infrastrutture portuali; considerazioni analoghe potrebbero venir proposte con riferimento agli investimenti per lo sviluppo delle attività ferroviarie.

In termini più specifici, lo scalo triestino soffre di carenza di spazi operativi e ciò rende difficile l'efficiente organizzazione del lavoro portuale; i costi dello scalo per la movimentazione delle merci risultano, di conseguenza elevati, rispetto alla portualità concorrente, in particolare di quelle slovena e croata, che possono fruire, tra l'altro di forza lavoro meno costosa.

Altro punto di debolezza è rappresentato dalla qualità dei servizi ferroviari, che andrebbero adeguatamente potenziati, in vista di un'operazione di rilancio.

Ulteriore problema è rappresentato dall'inadeguata organizzazione dei servizi, non solo di quelli doganali, necessari per rendere fluido il transito delle merci; si tratta di un problema annoso, non solo triestino, in quanto tutta la portualità italiana ne risulta penalizzata.

Il porto di Trieste è caratterizzato da una serie di criticità che dovranno essere superate per consentirne lo sviluppo appieno delle sue potenzialità. Tali criticità possono essere ricondotte alle caratteristiche dello scalo stesso, nonché al sistema infrastrutturale che connette il porto con il resto del sistema dei trasporti nazionale ed europeo (es. la rete stradale o ferroviaria di connessione) o, ancora, ai servizi presenti o da migliorare sulla rete.

Una criticità riguarda la già citata capacità dello scalo. L'attuale layout del Molo VII, per restare nell'ambito del trasporto containerizzato, può teoricamente ospitare oggi fino a 600.000 Teu, valore che sembra non essere troppo lontano dall'essere raggiunto, potendo ragionevolmente prevedere di raggiungere (o superare) nel corso del 2012 i 450.000 Teu. Le previste opere di raddoppio del terminal andrebbero pertanto avviate e concluse repentinamente per portarne la capacità ai previsti 1,2 milioni di Teu.

Un altro elemento critico è dato dalla componente ferroviaria presente all'interno dello scalo e di collegamento alla rete nazionale, in quanto, come già accennato, attualmente non è possibile realizzare treni-blocco di 750 m di lunghezza, a causa del layout e della sagoma del tunnel di collegamento tra Punto Franco Nuovo e rete ferroviaria.

Un limite, presente sia nell'ambito del Porto Vecchio che del Porto Nuovo, è dato dalla presenza di strutture (edifici) obsoleti in termini di loro utilizzo per le attuali funzioni portuali, in molti casi tra l'altro vincolati dalla sovrintendenza per i beni artistici, architettonici e ambientali, e passibili di un utilizzo alternativo a quello portuale. Tali strutture, localizzate soprattutto nel Porto Vecchio, sede di Punto Franco

e altresì al centro di vivaci dibattiti nel corso degli ultimi decenni su possibili destinazioni alternative del suo utilizzo, sono altresì presenti nel Porto Nuovo. Tale problema accentua la poca disponibilità di spazi retro portuali, importanti per la moderna movimentazione portuale che abbisogna sempre più di piazzali ampi e sgombri. In tal senso sono utilizzabili alcuni spazi non direttamente legati allo scalo triestino (es. autoporto di Ferneti) la cui capacità sta tuttavia anch'essa giungendo alla saturazione.

L'area presenta criticità legate altresì alla competizione tra usi del suolo. Il già citato Porto Vecchio è fonte di dibattito in qualità di area da dedicare a funzioni portuali, peraltro oggi alquanto limitate, o da destinare a quelle di carattere urbano. La presenza di uno dei terminal Ro-Ro in prossimità dell'area urbana pone altresì al momento attuale difficoltà di gestione dei flussi, soprattutto in entrata, di autotreni in attesa di imbarco, sulle aree portuali e non solo, con una convivenza 'forzata' tra automezzi in sosta e attività urbane 'tradizionali'.

Ciò è altresì ostacolato dai tempi lunghi necessari al completamento di opere di bonifica. Il porto di Trieste si trova collocato in uno dei più grandi Siti di Interesse Nazionale (SIN) inquinati, comprensivo di una componente a mare e una a terra. Sono in corso progetti per la bonifica di parte di tale sito nella sua componente terrestre in diretta prossimità con il fronte mare proprio per la realizzazione di un nuovo terminal Ro-Ro, in grado di assorbire più agevolmente i flussi di veicoli pesanti e sgravare la città dal traffico veicolare derivante da tali attività.

Collegata al discorso ambientale è altresì la questione della Ferriera di Servola, impianto di produzione dell'acciaio al centro da anni del dibattito sulla sua sostenibilità di carattere ambientale e legata alla sicurezza, la cui conversione dovrebbe portare alla realizzazione di una piattaforma logistica volta ad agevolare le funzioni portuali.

Un quesito che ci si deve porre riguarda le relazioni che debbono stabilirsi tra infrastrutture puntuali e lineari non solo con riferimento al Porto di Trieste ma, in termini più generali, relativamente all'intera Piattaforma del Nord Est. Si tratta, in sostanza, di definire connessioni funzionali e gestionali che debbono instaurarsi tra sistema portuale, infrastrutture lineari (stradali e ferroviarie) e aree retro portuali: risulta evidente che la situazione attuale, caratterizzata da accentuata frammentazione decisionale e operativa, non appare idonea a rendere il nostro sistema logistico competitivo a livello internazionale.

Qualche tentativo di realizzare una più stretta connessione tra infrastrutture è stato ipotizzato, e in alcuni casi, realizzato, utilizzando le cosiddette "Società di Corridoio", deputate a creare una gestione coordinata e coerente delle infrastrutture operanti in una determinata area. Si tratta di operazioni non facili nel contesto italiano, che hanno, in effetti, suscitato non poche critiche e opposizioni, e che risultano, a tutt'oggi, presenti più a livello di ipotesi di lavoro che in termini di opzioni concrete. Il principale problema riguarda i rapporti tra gestione delle infrastrutture - che deve essere garantita ad una pluralità di clienti - e gestione dei servizi che debbono essere forniti in forma concorrenziale, anche per sfruttare al meglio gli investimenti infrastrutturali.

6. Interventi prioritari e considerazioni conclusive

Per avviare a realizzazione un'operazione di rilancio del Porto di Trieste, l'Autorità Portuale ha definito un piano di profonda revisione, rinnovamento e ampliamento strutturale, indirizzato prioritariamente al potenziamento di cinque funzioni:

- a) Realizzazione di un moderno terminal cargo dotato di oltre 35 ettari di piazzale, magazzini e accosti per navi medio-grandi. Il progetto prevede anche la possibilità di integrazione/unione dei Moli V e VI.
- b) Ampliamento del Molo VII, terminale dedicato ai contenitori. Con la previsione del raddoppio del terminal (attuabile in due fasi) la capacità del Molo verrà raddoppiata, per consentire la movimentazione di oltre un milione di unità di carico.
- c) Costruzione del Molo VIII, opera di punta del nuovo assetto del porto, che amplierà ulteriormente l'offerta complessiva nel comparto dei contenitori. L'estensione di oltre 90 ettari e gli alti fondali (fino a 18 metri di pescaggio) ne fanno una delle strutture portuali più interessanti dell'Europa del Sud, in grado di ospitare le grandi navi delle ultime generazioni.
- d) Realizzazione di un nuovo terminal Ro-Ro nella parte sud del porto, che consentirà di accogliere oltre quattro grandi navi contemporaneamente e che sarà dotato di ampi piazzali per la soste dei veicoli, oltre che di ottimi raccordi ferroviari e stradali.
- e) Potenziamento del Terminal Passeggeri attraverso l'ampliamento del molo a tale traffico dedicato, che permetterà di ormeggiare le moderne grandi navi di lunghezza superiore ai 300 metri; è previsto l'ammodernamento della Stazione Marittima passeggeri.

E' opportuno cercare di condensare in brevi note conclusive gli elementi più significativi contenuti in una relazione che risente, in taluni suoi punti, della situazione non propriamente chiara e definita degli orientamenti della politica nazionale in tema di portualità.

Un primo cenno va fatto alla necessità di approfondire e, forse, accelerare, la spinta, che proviene dai documenti comunitari, ed anche dal Piano Nazionale della Logistica, a operare nel Nord Adriatico in termini tali da rafforzare l'ipotizzata aggregazione territoriale, definita Piattaforma del Nord Est; tale Piattaforma dovrebbe inglobare l'intero insieme infrastrutturale e logistico dell'area triveneta. Le motivazioni che inducono a ricercare forme di progressiva aggregazione nell'area in questione, derivano, soprattutto, dalla scarsa competitività che, nelle condizioni attuali, il sistema riesce ad esprimere.

Elemento nodale di un processo aggregativo è, naturalmente, il Sistema Portuale dell'Alto Adriatico, imperniato sulle portualità di Trieste e Venezia e, secondo molti, anche su Ravenna: con tale inclusione verrebbero considerati in una logica sistemica i tre scali previsti come terminali per il Corridoio Adriatico Baltico. Nel sistema verrebbero, ovviamente, inseriti anche i porti minori dell'Alto Adriatico, il cui ruolo risulta già significativo e può trovare, in proiezione futura, ulteriore valorizzazione.

Si tratta, comunque di un'operazione da avviare con gradualità, partendo dall'individuazione di obiettivi comuni, legati allo sviluppo complessivo dei traffici. Sullo sfondo può esservi la realizzazione di un'unica Autorità Portuale dell'Alto Adriatico, obiettivo al cui raggiungimento si frappongono, oggi, molti ostacoli legati alla normativa vigente e a logiche campanilistiche difficili da sradicare.

Tra gli obiettivi comuni da perseguire vi è, indubbiamente, il rafforzamento delle infrastrutture lineari, in particolare di quelle ferroviarie: risulta di tutta evidenza che per, il consolidamento della Piattaforma del Nord Est, importanza decisiva hanno i Corridoi riconosciuti come prioritari dall'UE, e cioè per le tratte italiane il Brennero, la Pontebbana e la Verona – Trieste. I Corridoi in questione dovrebbero venir completati, secondo la Commissione Trasporti dell'Unione Europea, entro il 2030 ma hanno, sin da oggi, la possibilità di configurarsi come punti di forza per la ripresa economica di un'area che si colloca tra le più dinamiche, non solo a livello nazionale.

Un ruolo importante avranno nel consolidamento della Piattaforma Logistica, i terminali interni, in particolare gli Interporti di Verona e Padova, infrastrutture che si sono ottimamente consolidate e si configurano come elementi portanti di un disegno di sviluppo logistico. Una funzione non secondaria avranno, quali aree retro portuali, anche le infrastrutture collocate in Friuli Venezia Giulia e in Trentino-Alto Adige.

Un aspetto su cui soffermare, anche in sede di conclusioni, l'attenzione è rappresentato dai problemi gestionali che, operando in termini di integrazione, si verrebbero a determinare. Un recupero di efficienza si realizza, in effetti, favorendo l'integrazione dell'intero sistema infrastrutturale: l'attività dei porti, non adeguatamente supportata dalle infrastrutture lineari e, anche, da quelle puntuali interne, rischia di essere fortemente penalizzata. La soluzione offerta dalle cosiddette Società di Corridoio può risultare una strada praticabile, ma sono ipotizzabili anche altre possibilità, ai fini del perseguimento di un obiettivo aggregativo, per conseguire il quale si deve tener conto dell'integrazione dell'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico.

Essendo necessario per il sistema logistico del Nord Est operare su più scali potrebbe risultare preferibile affidare ad un Coordinatore di Corridoio la gestione di tutte le operazioni necessarie per realizzare in tempi accettabili i necessari interventi infrastrutturali e gestionali. Il modello potrebbe essere quello della Brenner Corridor Platform che risponderebbe all'esigenza di coinvolgere tutti i soggetti interessati allo sviluppo del Corridoio, acquisendo anticipatamente il consenso sugli interventi previsti dal progetto complessivo, che possono incontrare difficoltà e problemi per la loro accettazione.

Per la realizzazione delle opere necessarie per potenziare il sistema infrastrutturale e logistico del nostro Paese, si deve, comunque, partire da un dato certo, rappresentato dalla carenza di risorse pubbliche da destinare al conseguimento di tale obiettivo, che appare, comunque, non più dilazionabile. La situazione di stagnazione si protrae, in effetti, da parecchi anni e non appare destinata, in assenza di una decisa e forte inversione di tendenza, destinata a risolversi positivamente nel breve periodo. E' necessario, di conseguenza, ricercare fonti di finanziamento differenti da Stato e Regioni, che non saranno in grado, quanto meno nel prossimo futuro, di sostenere rilevanti impegni di sviluppo del settore dei trasporti; le istituzioni pubbliche

potrebbero venire chiamate a effettuare quegli interventi, di cui comunque dovrebbero farsi carico, che possono risultare idonee ad attivare più cospicui finanziamenti privati.

La carenza di risorse pubbliche definisce, in effetti, come strada obbligata l'individuazione di forme alternative di finanziamento delle opere infrastrutturali; gli investimenti privati non sono mancati nel settore autostradale e, in termini più contenuti, in quello aeroportuale. Non si sono registrati interventi rilevanti nel settore portuale e in quello ferroviario che, non casualmente, si trovano nelle situazioni di più accentuata inadeguatezza. Per quanto concerne il comparto ferroviario l'attenzione generale si manifesta nel confronto del ricco mercato dei treni ad alta velocità, ma trascura quasi completamente l'area cargo, caratterizzata da ritorni economici più deboli ed aleatori.

La sfida del prossimo futuro dovrebbe essere quella di riuscire ad attrarre risorse private in operazioni deputate allo sviluppo dei sistemi portuali e delle attività della logistica; per rendere tali operazioni possibili ed appetibili è necessaria la definizione di precise regole, che offrano agli operatori adeguate garanzie, relativamente ad alcuni essenziali elementi che si rendono indispensabili per realizzare credibili operazioni di project financing.

I due elementi su cui si è prioritariamente incentrata l'attenzione riguardano i tempi di realizzazione delle opere, che non possono più essere quelli abituali per il Sistema Italia; è, altresì, necessaria la garanzia di poter operare sulla base di regole certe, in particolare per quel che concerne il rispetto dei termini concorrenziali.

BIBLIOGRAFIA GENERALE

- ASSONAVE (2011), *Relazione del Presidente all'Assemblea degli Associati e degli Aderenti*, Roma, 13 luglio 2011
- ASSOPORTI - SRM (Anni vari), *Mediterranean Ports*
- ASSOPORTI (2011), *Assemblea Generale, Relazione del Presidente*
- AVVISATORE MARITTIMO (Anni vari), articoli vari
- BANCO DI NAPOLI (2011), *Martedì.. in Terrazza. Idee a Confronto*, Napoli
- BANCO DI NAPOLI (Anni vari), *Rassegna Economica*, Napoli
- BERNASCONI M., MARRELLI M. (a cura di) (2004), *Diritti, regole, mercato. Economia pubblica es analisi economica del diritto*, FrancoAngeli, Milano
- BORRUSO G., DANIELIS R. e MUSSO E. (2010), *Trasporti, logistica e reti di imprese. Competitività del sistema e ricadute sul territorio*, FrancoAngeli, Milano
- BOSCACCI F. (2003), *L'innovazione logistica. Un'industria in formazione tra territorio, ambiente e sistema economico*, Atti del Seminario "I fondamenti concettuali della Logistica Economica", Politecnico di Milano
- BRS - BARRY ROGLIANO SALLES (2011), *Shipping and Shipbuilding Markets*, France
- CONFINDUSTRIA MEZZOGIORNO - SRM (Anni vari), *Check-up Mezzogiorno*, Roma
- CAPO HORN (Anni vari), Numeri vari
- CASSA DEPOSITI E PRESTITI (2012), *Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio*, Roma
- CIELI - CENTRO ITALIANO DI ECCELLENZA SULLA LOGISTICA INTEGRATA, *Alcuni cambiamenti nell'industria dello Shipping introdotti dalla crisi economica: dove stiamo andando?*
- COMMISSIONE EUROPEA (2009), *TEN-T: a policy review-towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy*, 4 febbraio 2009
- COMMISSIONE EUROPEA DG TREN, *Il programma Marco Polo 2003-2010*, Bruxelles
- CONFETRA (2012), *Nota congiunturale sul trasporto merci. Gennaio - Dicembre 2011*
- CONFITARMA (Anni vari), Bollettino statistico
- CONFITARMA (2011), *Relazione del Presidente Paolo d'Amico all'Assemblea dei Soci*, Roma
- CONFITARMA (2011), *Annual General Meeting*, 15 giugno 2011
- CONFITARMA NEWS (Anni vari), Roma
- COPPOLA A., TERZULLI A. (2010), *Shipping e settore navale: struttura, performance, outlook e operatività SACE*, Working Paper n. 17, SACE
- COPPOLA F. S., BUONFANTI A. A. (2007), "Economia, logistica e territorio: i risultati di un'indagine empirica", *Rassegna Economica*, n. 2, Napoli

- COPPOLA F. S., PANARO A. (2005), “Le vie del mare. Lo sviluppo del sistema portuale meridionale nel contesto internazionale”, *Rassegna Economica*, n. 1, Napoli
- COPPOLA F. S., PANARO A. (2007), “Logistica e politiche di sviluppo pubbliche: analisi e riflessioni sugli strumenti e sui risultati”, in *Rassegna Economica Trasporti e Logistica*, n.2/2007
- COPPOLA F. S., PANARO A. (2008), *Trasporti, logistica e politiche di sviluppo pubbliche: i risultati di un osservatorio sul Mezzogiorno*, Paper presentato alla X Riunione della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, Sassari 18-20 giugno 2008
- COPPOLA F. S., PANARO A., BUONFANTI A. A. (2006), “Lo sviluppo del sistema portuale meridionale: scenario di un fenomeno complesso”, *Rivista Economica del Mezzogiorno*, a. XX, n. 1-2
- COPPOLA F. S., PANARO A., CARRERAS C. (2007), “Trasporti, logistica e sviluppo regionale: i risultati di un’indagine territoriale in un confronto Nord-Sud”, *Rivista Economica del Mezzogiorno*, a. XXI, n. 3-4
- CORRIERE DEI TRASPORTI (Anni vari), numeri vari
- Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190. Attuazione della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale
- EUROSTAT (2012), Statistics Database
- EUROSTAT (2011), *Maritime transport statistics - Short sea shipping of goods*
- EURISPES (2010), *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*
- FEDERAGENTI (2012), *Assemblea Generale. Relazione del Presidente Filippo Gallo*, Napoli
- FEDERAZIONE DEL MARE - Censis (2011), *IV Rapporto sull’economia del mare 2006*. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni, FrancoAngeli, Milano
- FORTE E. (2008), *Trasporti Logistica Economia*, Cedam, Padova
- IL GIORNALE DELLA LOGISTICA (Anni vari), numeri vari
- INTESA SANPAOLO - SRM (2011), *L’apertura internazionale delle regioni italiane*
- INCALZA E., TRAMONTI I. (2005), *La mobilità, una occasione per produrre ricchezza*, Marsilio Editore, Venezia
- ISL - INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS (2011), *Shipping statistics and Market Review*, Volume 55 No 5/6
- ISTAT (2012), Banca dati sul Commercio con l’estero Coeweb
- ITALIA IN MOVIMENTO (Anni vari), *Annuario della Logistica*, Genova
- ITS - CER (2009), *European Transport Policy. Progress and Prospects*
- MINISTERO DELL’AMBIENTE E MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2000), *Piano generale dei trasporti e della logistica*, Roma
- MARE FORUM ITALY (2012), Atti del Convegno “Quo Vadis?”, Sorrento, 14 maggio 2012

- MARCUCCI E., MUSSO E. (a cura di) (2011), *Sostenibilità, qualità e sicurezza nei sistemi di trasporto e logistica*, FrancoAngeli, Milano
- MARLETTO G., MUSSO E. (a cura di) (2009), *Trasporti, ambiente e territorio. La ricerca di un nuovo equilibrio*, FrancoAngeli, Milano
- MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE (2008) DPS, *Rapporto Annuale 2007 sugli interventi nelle aree sottoutilizzate*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (Anni vari), *Quaderni del PON Trasporti*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (Anni vari), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2005), *Patto per la Logistica*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2006), *Piano per la Logistica*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2007), *Piano Generale della Mobilità. Linee guida*, Roma
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO (2007), *Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013*, Roma
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (2010), *Il Piano Nazionale della Logistica 2011/2020*, Roma
- MUSSO E., BENACCHIO M., FERRARI C. (2006), Port Investment: profitability, economic impact and financing , in K. Cullinane, W. Talley, *Port Economics*, Elsevier
- NOMISMA (Anni vari), *Quaderni per l'economia*
- PETRETTO A., PIGNATARO G. (a cura di) (2008), *Economia del capitale umano. Istituzioni, incentivi e valutazioni*, FrancoAngeli, Milano
- POLO PORTI & LOGISTICA (Anni vari), numeri vari
- POLIDORO G., BORRUSO G, DANIELIS R. (a cura di) (2007), *I trasporti ed il mercato globale*, FrancoAngeli, Milano
- POLIDORO G., MUSSO E., MARCUCCI E. (a cura di) (2006), *I trasporti e l'Europa*, FrancoAngeli, Milano
- PORTO & DIPORTO (Anni vari), numeri vari
- RAM (2012), Intervento dell'Amministratore Delegato Affinità al Convegno "Il ruolo strategico del Corridoio Adriatico", Roma, 1 giugno 2012
- REGIONI ITALIANE, *POR 2000-2006 e 2007-2013 delle Regioni del Mezzogiorno*
- SIET (2009), *Economia dei trasporti e logistica economica. Ricerca per l'innovazione e politiche di governance - Atti della IX Riunione scientifica annuale della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica. Napoli, 3-5 ottobre 2007*, Giordano Editore, Napoli
- SENN L., ZUCCHETTI R. (2001), "La regolazione nel settore dei trasporti nella prospettiva della rete europea", in *L'industria. Rivista di economia e politica industriale*, Il Mulino

- SIVIERO L., CARLUCCI F. (2010), *Competitività ed efficienza delle infrastrutture terminali del trasporto marittimo: analisi del sistema dei porti nel mediterraneo e livello di integrazione logistica* in “Trasporti, Logistica e Reti di Imprese, competitività del sistema e ricadute sul territorio” a cura di Borruso G., Danielis R., Musso E., Franco Angeli, Milano
- SPEDIPORTO (2012), *Obiettivo portualità: da che parte stare?*, Assemblea generale dei soci, Genova, 12 marzo 2012
- SIET (2009), *Economia dei trasporti e della logistica. Ricerca per l'innovazione e le politiche di governante. Atti della IX Riunione scientifica annuale*, Napoli 3-5 ottobre 2007
- SRM (Anni vari), *Dossier Unione Europea Studi e Ricerche*, Napoli
- SRM (Anni vari), *Rassegna Economica*, Napoli
- SRM (2005), *Le vie del mare. Lo sviluppo del sistema portuale meridionale nel contesto internazionale*, Guida, Napoli
- SRM (2006), “Lo sviluppo del sistema portuale meridionale: scenario di un fenomeno complesso”, in *Rivista Economica del Mezzogiorno*, n. 1-2/2006, SVIMEZ
- SRM (2007), *Rassegna Economica Trasporti e Logistica*, Napoli
- SRM (2007), *Poli logistici, infrastrutture e sviluppo del territorio. Il Mezzogiorno nel contesto nazionale, europeo e Mediterraneo*, Giannini Editore, Napoli
- SRM (2007), “Trasporti, logistica e sviluppo regionale: i risultati di un'indagine territoriale in un confronto nord-sud”, in *Rivista Economica del Mezzogiorno*, n. 3-4/2007, SVIMEZ
- SRM (2008), “Il ruolo della logistica per lo sviluppo del Mezzogiorno nell'area Med”, in *VII Rapporto sul Mediterraneo*, rivista Paesi e Popoli del Mediterraneo n. 0/2008
- SRM (2009), *Porti e territorio. Scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno*, Giannini Editore, Napoli
- SRM (2011), *Economic Relations between Italy and Mediterranean Area. Annual Report 2011*, Napoli
- SVIMEZ (Anni vari), *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, il Mulino, Bologna
- TEI A., FERRARI C., *Evoluzione dell'industria terminalistica per i servizi di linea nel Mediterraneo. Implicazioni per la portualità nazionale*, SIET 2010
- UNCTAD (2011), *Review of maritime transport*, United Nations Publication
- UNICREDIT (2011), *Come rain or come shine*, Roma
- UNICREDIT (2009), *Bridge over troubled water*, Roma
- UNIONTRASPORTI (2011), *I° Rapporto sullo stato delle infrastrutture in Italia: criticità di oggi, priorità di domani*, Roma
- UNIONTRASPORTI (2012), *Atlante delle priorità e delle criticità infrastrutturali. Il punto di vista del mondo economico*, Roma
- UNIONCAMERE CAMPANIA (2012), *Movimprese Database*

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO SUL CLUSTER ARMATORIALE DELLA REGIONE CAMPANIA

- ASSAGENTI (2012), *Relazione del Presidente*, Assemblea annuale Assagenti, Genova
- ASSOPORTI, statistiche varie disponibili al sito web
- FORMARE (2010), *Indagine sulle prospettive evolutive dei settori produttivi e analisi dei fabbisogni di innovazione e formazione nel settore: "economia del mare"*, Technical Report, Napoli
- BANCA D'ITALIA (2009), Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo, *Questioni di Economia e Finanza, Occasional Papers*, n. 39
- BANCA D'ITALIA (2011), *Indagine campionaria sui trasporti internazionali dell'Italia, Aggiornamento 2009-2010*
- BERETTA E., DALLE VACCHE A, MIGLIARDI A. (2011), *Connessioni logistiche, efficienza e competitività: un'indagine sul sistema portuale italiano*, in "Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione", Banca d'Italia
- CENSIS - FEDERAZIONE DEL MARE (2006), *III Rapporto sull'economia del mare. Crescita economica, capitale umano e tutela dell'ambiente nel cluster marittimo italiano*, FrancoAngeli
- CENSIS - FEDERAZIONE DEL MARE (2011), *IV Rapporto sull'economia del mare. Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle regioni*, Franco Angeli, Milano
- CENSIS (2009), *Mediterranean the upcoming future, Recommencement of the re-composition process following the global crisis*, Roma
- COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE (2007), *Comunicazione della Commissione - Comunicazione su una politica europea dei porti*, COM/2007/0616, Bruxelles
- COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE, (COM - 2011-144), Libro Bianco: "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", Bruxelles
- CONFITARMA (2011), *Relazione Assemblea 15 giugno 2011*, Roma
- COPPOLA A., TERZULLI A. (2010), *Shipping e settore navale: struttura, performance, outlook e operatività*, SACE, Working Paper n. 17, SACE
- CULLINANE, K.P.B., (2005), *Shipping Economics, Research in Transportation Economics*, vol. 12
- ESPO, *Annual Report on the European Port Sector*, 2011
- EUROSTAT (2012), *Country level - Number and Gross Tonnage of vessels in the main ports (based on inwards declarations), by type of vessel*, tavole di dati consultabili sul sito web
- ISTAT, statistiche varie disponibili al sito web

ISTAT - COEWEB (2011), Interscambio per merce e paese - Classificazione per nomenclatura unificata statistiche trasporti (NST 2007), tavole di dati disponibili al sito web

JARA-DÌAZ S., BASSO L.J. (2003), Transport cost function, network expansion and economies of scope, *Transportation Research E*, 39: 271-288

LSE (2011), *Lloyd's Shipping Economist*, December

NOTTEBOOM T. (2004), Container Shipping And Ports: An Overview, *Review of Network Economics*, Vol.3, Issue 2

OUM T.H., WATERS II W.G. (1996), A survey of recent developments in transportation cost function research, *Logistics and Transportation Review*, 32 (4): 423-463

PANAYIDES P.M., LAMBERTIDES N., SAVVA C., (2011), The relative efficiency of shipping companies, *Transportation Research Part E*, 47, 681-694

SIVIERO L. (2001), Port system competitiveness in Southern Italy: present scenario and forecast, in SRM "Economic relations between Italy and the Mediterranean area, Annual Report, Giannini Editore, Napoli

SIVIERO L., CARLUCCI F. (2010), *Competitività ed efficienza delle infrastrutture terminali del trasporto marittimo: analisi del sistema dei porti nel mediterraneo e livello di integrazione logistica* in "Trasporti, Logistica e Reti di Imprese, competitività del sistema e ricadute sul territorio" a cura di Borruso G., Danielis R., Musso E., Franco Angeli, Milano

SRM (2009), *Porti e Territorio, scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno*, Giannini Editore

UNCTAD - UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (2011), *Review of Maritime Transport*

UNICREDIT (2009), *Bridge over troubled water*, Studi di settore

UNICREDIT (2011), *Come rain or come shine*, Market insight

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO SUL PORTO DI GENOVA

AGRESTA M., CONCA A. (2010), *Analisi prestazionale del sistema port-retroporto: il caso di Genova*, Società Italiana Docenti di Trasporti (SIDT)

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA (2011), *Quaderni Portuali, Numero monografico sul lavoro portuale*, www.porto.genova.it

BACCELLI O., RAVASIO M., SPARACINO G. (2007), *Porti italiani – Strategie per l'autonomia finanziaria e l'intermodalità – Il caso dei porti liguri*, EGEA, Milano

BACCELLI O., PERCOCO M., TEDESCHI A. (2008), *Port Authorities as cluster managers: the case of the Ligurian ports*, *European Transport*, n. 39

- BERETTA E., DALLE VACCHE A., MIGLIARDI A. (2009), *Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo*, Banca d'Italia, Questioni di Economia e Finanza, n. 39
- BERETTA E., DALLE VACCHE A., MIGLIARDI A. (2011), *Competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia*, Banca d'Italia, in "Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione", Seminari e convegni, Volume n. 17
- CERTET BOCCONI (2010), *Studi preparatori alla revisione del Piano Nazionale della Logistica – La Liguria*, www.uniontrasporti.it
- C.I.E.L.I. - CENTRO ITALIANO DI ECCELLENZA SULLA LOGISTICA INTEGRATA (2008), *Dalla Macroregione portuale all'Europa*, mimeo
- DG TREN (2010), *Ports and their connections within the TEN-T*, Final Report, <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies>
- ESPO - EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION (2010), *European Port Governance*, www.espo.be
- EUROPEAN COMMISSION (2010), *TEN-T Progress Report 2010 – Implementation of the priority projects*, <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-implementation>
- EUROPEAN COMMISSION (2011), *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility*, Brussels, http://ec.europa.eu/commission_2010-2014
- FEDERAZIONE DEL MARE - CENSIS (2011), *IV Rapporto sull'economia del mare*, Franco Angeli, Milano
- FREE AND HANSEATIC CITY OF HAMBURG (2005), *Prospects and development potential for the Port of Hamburg*, www.hamburg-port-authority.de
- GATTORNA E. (2011), *Il sistema logistico-retroportuale ligure*, Tesi di Dottorato di Ricerca, Università degli Studi di Genova
- HALL P.V. (2009), *Container ports, local benefits and transportation worker earnings*, *GeoJournal*, Volume 74
- ISFORT (2011), *Il futuro dei porti e del lavoro portuale*, www.isfort.it
- ISL - INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS (2006), *Public financing and charging practices of seaports in the EU*, Bremen, www.isl.org
- MIDORO R. (2009), *Il porto lungo*, Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (C.I.E.L.I.)
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (anni vari), *Relazione sull'attività delle Autorità Portuali*, www.mit.gov.it
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica (2011), *Piano della Logistica*, www.mit.gov.it
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica (2011), *Analisi strutturale del trasporto combinato marittimo e proposte di potenziamento*, www.mit.gov.it
- MUSSO B. (2008), *Il porto di Genova*, Celid, Torino
- MUSSO E., GHIARA H. (2007), *Ancorare i porti al territorio*, Mc Graw-Hill, Milano

- NOTTEBOOM T. (2010), *Dock labour and port-related employment in the European seaport system*, Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA), Report prepared for European Sea Ports Organization (ESPO)
- OECD (2010a), *Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050 – France's gateway ports and inland connections*, www.oecd.org
- OECD (2010b), *Transcontinental Infrastructure Needs to 2030/2050 – Port of Rotterdam Case Study*, www.oecd.org
- OECD (2011), *The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) – France*, Working Paper 2011/07
- PORT DE BARCELONA (2008), *The logistics gateway of Southern Europe*, www.portdebarcelona.es
- SRM (2009), *Porti e Territorio – Scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno*, Giannini Editore
- SRM (2011), *Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo – Rapporto Annuale 2011*, Giannini Editore

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO SUL PORTO DI TRIESTE

- ALPE ADRIA SPA (2012), <http://www.alpeadria.com/>
- ASSOPORTI (2012), <http://www.assoporti.it/>
- AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE (2012), <http://www.porto.trieste.it/>
- AXS-ALPHALINER (2010), *Weekly newsletter*, numeri vari
- BABUDIERI F. (1989), *Le vicende politiche ed economiche*, in Trieste – Lineamenti di una città, edizioni LINT, Trieste, p. 46
- BOLOGNA S. (2010), *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, Egea
- BORLENGHI E. (1967), *Trieste. Profilo geografico-economico*, Torino, p. 32-33
- BORRUSO G. e COSTA P. (2011), *La portualità di Trieste nel contesto dei progetti per l'Alto Adriatico*, in Oliva S. (a cura di), *Trieste oltre Trieste. Ripartire dall'innovazione: un nuovo modo di fare industria, servizi, turismo, portualità*, Quaderni FNE, 64, pp. 57–73
- BORRUSO, G., BRADASCHIA, C., BORRUSO, G. (2003), «Le infrastrutture di trasporto a sostegno dei traffici portuali triestini», in Finzi, R., Panariti, L., Panjek, G. (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei traffici (1719-1918)*, vol. II, Trieste, LINT, pp. 759-806
- BOTTERI G., *Una storia europea di liberi commerci e traffici*, cit., p. 36 – 37

- BOTTERI G. (1938), Vizi privati e pubbliche virtù? in *I trasporti a Trieste*, – Il Lloyd Triestino – Contributo alla Storia Italiana della Navigazione Marittima, Mondadori, Verona, p. 204
- CAPELLINI M. (2010), *In Turchia tre nuovi porti container sulle rotte asiatiche*, Il Sole 24 Ore, 18 maggio, p. 32
- CASANOVA R. (1996), Nascita e sviluppo delle ferrovie a Trieste e nell'area giuliana e isontina durante il periodo asburgico, in *Transalpina – Un binario per tre popoli*, Edizioni della Laguna, Gorizia, p. 36-37
- CAZZANIGA, FRANCESSETTI D., FOSCHI A.D. (2002), «Mediterranean versus Northern Range Ports. Why do Italian containers still prefer routing via the Northern Range Ports? Advice for a new policy», in Hoffmann, J. (a cura di), *Maritime economics: setting the foundations for port and shipping policies*, Panama, Ed BST Group Panama
- DONATO C. e GNESDA L. (1996), *Trieste nel sistema ferroviario asburgico*, Trieste La Mongolfiera
- DONATO C. (1996), *La ferrovia meridionale*, in Carlo Donato – Luciano Gnesda, Trieste nel sistema ferroviario asburgico, La Mongolfiera, Trieste, p. 11
- FERRARI C. (2006), «Movimentazione portuale di contenitori: la concentrazione tra i range europei nel periodo 1972-2002», in Polidori, G., Musso, E. e Marcucci, E. (a cura di), *I trasporti e l'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, Milano, Franco Angeli, pp. 356-369
- FINZI R. (2001), Trieste perché, in *Storia economica e sociale di Trieste*, La città dei gruppi, vol. I, Trieste Lint, p.33
- GIORGETTI C. e TACCHEO P. in Luciano Semerani, *Gli elementi della città e lo sviluppo di Trieste nei secoli XVIII e XIX*, Dedalo libri, 1969, p. 104 dalla Società Triestina Tramway all'Azienda Consorziale Trasporti, Azienda Consorziale
- GNESDA L. (1996), La ferrovia nell'impero asburgico, in Donato C. e Gnesda L., *Trieste nel sistema ferroviario asburgico*, La Mongolfiera, Trieste, p. 6
- LO GIUDICE G. (1981), *L'Austria, Trieste ed il Canale di Suez*, Istituto di Storia Economica, Università degli Studi di Catania, p. 35
- LUCHITTA A. (1991), *Lo sviluppo industriale della Principesca Contea nelle relazioni della Camera di Commercio di Gorizia*, in Furio Bianco. – Maria Masau Dan (a cura di), *Economia e Società nel Goriziano tra '800 e '900 – Il ruolo della Camera di Commercio (1850-1919)*, Edizioni della Laguna, Gorizia, p. 81
- NIJKAMP P. e VLEUGEL J. (1995), "Transport Infrastructure and European Union Development", in Banister D., Nijkamp P. e Capello R. (a cura di), *European transport and Communication networks. Policy Evolution and Change*, Chichester, Wiley, pp. 3-29
- NUTI F. (1993), *Trieste*, Firenze Edifir, pp. 24-30
- PANJEK A. (1719-1918), *Chi costruì Trieste. Edilizia, infrastrutture, mercato immobiliare e servizi tra pubblico e privato*
- PORCEDDU A. (2009), "Dall'emporio all'era del container. Evoluzione urbana e portuale di Trieste" in *Quaderni del Centro studi economico politici Ezio Vanoni*, n. 3

- RAGUSIN RIGHI L. (1954), *I problemi ferroviari di Trieste nel momento attuale*, Trieste
- RODRIGUE J-P E NOTTEBOOM T. (2010) “Foreland-Based Regionalization: Integrating Intermediate Hubs with Port Hinterlands”, *Research in Transportation Economics*, Vol. 27, pp. 19-29
- ROSELLI G. (1990), *Cenni storici sulle ferrovie del confine orientale*, in Vecchiet R. (a cura di), *Treni di Frontiera – Ferrovie in Friuli Venezia Giulia e Alpe Adria*, Centro culturale pubblico polivalente, Ronchi dei Legionari (GO), p. 113
- SEMERANI L. (1969), *Gli elementi della città e lo sviluppo di Trieste nei secoli XVIII e XIX*, Dedalo libri, p.124
- SONORA SOUTH NORTH AXIS, W P 5 - ACTIVATING SERVICES ALONG ITINERARIES, PRE-INVESTMENT CASE STUDY, *Port Pilot Cases*, 2011
- SORIANI S. (2003) (a cura di), *L’articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell’Alto Adriatico*, Venezia, Libreria Editrice Cafoscarina
- Trasporti, Trieste, 1981
- TRAMPUS A. (1984), *Appunti per una storia di Opicina*, in “*Archeografo Triestino*”, n. 44, serie IV volume XLIV, Trieste, p. 86, 102
- TRIESTE MARINE TERMINAL (2012), <http://www.trieste-marine-terminal.com/it>
- UNICREDIT (2009), *Bridge over troubled water. Il settore marittimo oltre la crisi*, Studi di settore, n. 12
- UNICREDIT (2010), *La Piastra Logistica del Friuli Venezia Giulia. Opportunità di sviluppo della portualità italiana nel Nord Adriatico*, Relazione al Convegno “Lo spazio mediterraneo della mobilità: la politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti”, Trieste, 4-5 febbraio
- VALLEGA A. (1997), *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, Mursia
- ZANETTO G. (2003), «Lo spazio adriatico: una difficile sintesi», in Soriani, S. (a cura di), *L’articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell’Alto Adriatico*, Venezia, Libreria Editrice Cafoscarina, pp. 213-228

Le interviste concesse dagli operatori citati nella ricerca, di cui ne è stato regolarmente approvato il testo, hanno rappresentato fonte bibliografica.

Di tutte le entità, pubbliche e private, citate nella ricerca sono stati consultati i siti web.

NOTIZIE SUGLI AUTORI

La ricerca è stata progettata, coordinata e realizzata da SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; in particolare hanno curato lo studio (ordine alfabetico):

Anna Arianna BUONFANTI, Ricercatrice Area “Infrastrutture, Finanza Pubblica e Public Utilities”, SRM

Consuelo CARRERAS, Ricercatrice Area “Infrastrutture, Finanza Pubblica e Public Utilities”, SRM

Agnese CASOLARO, Ricercatrice Area “Infrastrutture, Finanza Pubblica e Public Utilities”, SRM

Massimo DEANDREIS, Direttore Generale, SRM

Alessandro PANARO, Responsabile Area “Infrastrutture, Finanza pubblica e Public Utilities”, SRM

Alla ricerca hanno inoltre lavorato, con saggi specifici, collaboratori esterni che con le loro competenze, esperienze e professionalità hanno contribuito a fornire importante valore aggiunto alla pubblicazione. Di seguito l’elenco degli autori (ordine alfabetico per capitolo):

Capitolo VII - Il cluster armatoriale della regione Campania

Ennio FORTE, Ordinario di Economia dei Trasporti dell’Università di Napoli Federico II, paragrafo 1

Lucio SIVIERO, Università di Catania, Dipartimento di Economia e Impresa, paragrafi 4, 5 e 6

Erica PIGHETTI, Collaboratrice presso l’Università di Napoli Federico II – Dipartimento di Economia, paragrafi 2 e 3

Capitolo VIII - Il porto di Genova: assetto ed evoluzione dell’interfaccia marittima del Nord Ovest

Enrico BERETTA, Titolare Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale della Sede di Genova della Banca d’Italia

Alessandra DALLE VACCHE, Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale della Sede di Genova della Banca d’Italia

Andrea MIGLIARDI, Ufficio Analisi e ricerca economica territoriale della Sede di Genova della Banca d’Italia

Capitolo IX - Il porto di Trieste: analisi del traffico, impatto economico e prospettive di sviluppo

Giacomo BORRUSO, Presidente ISTIEE – Istituto per lo Studio dei Trasporti nell’Integrazione Economica Europea, Professore emerito di Economia dei Trasporti, Università degli Studi di Trieste

Giuseppe BORRUSO, DEAMS – Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche, Università degli Studi di Trieste, Ricercatore in Geografia Economico Politica



Studi e Ricerche per il Mezzogiorno
Via Cervantes, 64 - 80133 Napoli - Italia
Tel. +39 0814935232 - Fax +39 0814935289
comunicazione@sr-m.it
www.sr-m.it

Presidente: Paolo Scudieri

Direttore generale: Massimo Deandreis

Consiglio Direttivo: Giuseppe Castagna, Francesco Saverio Coppola, Gregorio De Felice, Adriano Giannola, Pierluigi Monceri, Marco Morganti, Piero Prado

SRM si avvale di un Comitato Scientifico composto da docenti universitari ed esperti in materia. La composizione del Comitato Scientifico è pubblicata sul sito web www.sr-m.it

Collegio dei Revisori: Danilo Intreccialagli, (presidente), Giovanni Maria Dal Negro, Lucio Palopoli

Organismo di Vigilanza (art.6 D.Lgs. 231/01): Gian Maria Dal Negro

Comitato Etico (art.6 D.Lgs. 231/01): Lucio Palopoli

**AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE QUALITÀ
CERTIFICATO DA DNV
= ISO 9001 =**

SRM adotta un Sistema di Gestione per la Qualità in conformità alle Normative UNI EN ISO 9001:2008 nei seguenti campi: Studi, Ricerche, Convegni in ambito economico finanziario meridionale: sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici.

Soci Fondatori e Ordinari

INTESA  SANPAOLO

 BANCO DI NAPOLI

 BIIS | BANCA INFRASTRUTTURE
INNOVAZIONE e SVILUPPO

IMI INVESTIMENTI



 BANCA
di CREDITO SARDO

Finito di stampare a Napoli
Presso le Officine Grafiche Francesco Giannini & Figli S.p.a.
nel mese di settembre 2012