



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

SVILUPPO DELL'INTERMODALITA'

Autostrade del mare 2.0 e combinato marittimo

Rapporto finale

Roma, 21 luglio 2015



Il presente rapporto è stato redatto da Andrea Appetecchia (Isfort) nell'ambito del Progetto di Confcommercio-Imprese per l'Italia "Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica" promosso dalla Direzione Centrale Politiche e Servizi per il Sistema -sette Infrastrutture Trasporti Logistica e Mobilità della Confederazione, con la collaborazione di un gruppo di lavoro, coordinato da Enrico Zavi, composto da rappresentanti delle associazioni: Aifos, Angopi, Ascomac, Assofermet, Confcommercio Livorno, Confcommercio Napoli, Confcommercio Palermo, Confcommercio Pordenone, Confcommercio Roma, Confcommercio Taranto, Confcommercio Toscana, Confcommercio Siracusa, Confrtrasporto, Fedarlinea, Fedepiloti, Federagenti, Fercargo, Fnaarc.

Indice

<u>1. PREMESSA</u>	4
<u>2. IL PESO DEL COMBINATO MARITTIMO NEI TRAFFICI PORTUALI NAZIONALI</u>	4
<u>3. L'ATTIVITA' NEI PORTI</u>	6
3.1. <i>L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCI</i>	6
3.2. <i>LE DINAMICHE DELL'IMPORT-EXPORT DEL BACINO DEL MEDITERRANEO</i>	14
3.3. <i>TRASPORTO MARITTIMO E RELAZIONI INTERNAZIONALI NELLE REGIONI</i>	15
<u>4. FLUSSI DI TRAFFICO E SISTEMI DI TRASPORTO</u>	16
4.1. <i>ROTABILI ADVERSUS CONTAINER</i>	16
4.2. <i>LE DINAMICHE DEL COMBINATO MARITTIMO</i>	17
4.3. <i>LE TRE DIMENSIONI DEL TRAFFICO Ro-Ro</i>	18
<u>5. GLI APPROFONDIMENTI</u>	20
5.1. <i>IL CASO DEL PORTO DI ANCONA</i>	20
5.2. <i>IL PORTO DI LIVORNO</i>	25
<u>6. LE CONNESSIONI FERROVIARIE IL CONFRONTO TRA SPONDA TIRRENICA E ADRIATICA</u>	26
6.1. <i>INTEGRAZIONE TRA PORTI, FERROVIE E TRASPORTO INTERMODALE</i>	26
6.2. <i>LE POTENZIALITÀ DELLE DORSALI ADRIATICA E TIRRENICA</i>	28
<u>7. IL SUPPORTO DELLE ISTITUZIONI AL POTENZIAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DEL COMBINATO MARITTIMO</u>	30
7.1. <i>INIZIATIVA DI STUDIO SULLA PORTUALITÀ NAZIONALE</i>	32
7.2. <i>IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)</i>	33
7.3. <i>MOTORWAYS OF THE SEA (MOS) E CORRIDOI EUROPEI DI TRASPORTO (TEN-T)</i>	35
7.4. <i>IL COMBINATO MARITTIMO NELLE POLITICHE COMUNITARIE E NAZIONALI</i>	41
<u>8. CONCLUSIONI DEL LAVORO E PROPOSTE OPERATIVE</u>	44

1. PREMESSA

Il presente contributo si pone lungo l'asse di analisi circa le prospettive di sviluppo del combinato marittimo i cui risultati sono stati presentati e discussi lo scorso anno nel corso di due incontri realizzati a Roma (02.04.2015) e ad Ancona (10.07.2015) e promossi dalla Confcommercio, e si propone di estendere l'analisi alla dimensione Euro Mediterranea.

2. IL PESO DEL COMBINATO MARITTIMO NEI TRAFFICI PORTUALI NAZIONALI

Nell'ambito degli incontri poc'anzi richiamati è emerso che la movimentazione di rotabili, pur rappresentando la principale attività portuale dei porti italiani, spesso viene trascurata. Infatti al netto del traffico di *transshipment*, il traffico Ro-Ro è di gran lunga la principale modalità nel segmento delle merci varie e, in termini generali, tra le più consistenti nel complesso dei transiti. Nonostante ciò quando si ipotizza l'opportunità per il Paese di assumere il ruolo di piattaforma logistica del Mediterraneo, si fa riferimento alla movimentazione di contenitori nei porti italiani, dimenticando di considerare che le aziende di autotrasporto comunitarie ed extracomunitarie già da anni utilizzano i porti nazionali come vie di accesso ai mercati del Sud Est Europeo, del Medio Oriente, del Nord Africa e dell'estremità occidentale del Mediterraneo. Tale sottovalutazione si avverte anche nella programmazione portuale, se si considera che dal 2002 ad oggi, all'interno del panorama nazionale, pochi porti hanno scelto di potenziare la propria offerta infrastrutturale dedicata al transito dei rotabili, così come nella pianificazione dei servizi, poiché le imbarcazioni che servono questo segmento di mercato sono spesso miste passeggeri e merci (RO-PAX), in alcuni casi stagionali e legate ai flussi turistici, quindi difficilmente conciliabili con le esigenze delle moderne catene logistiche.

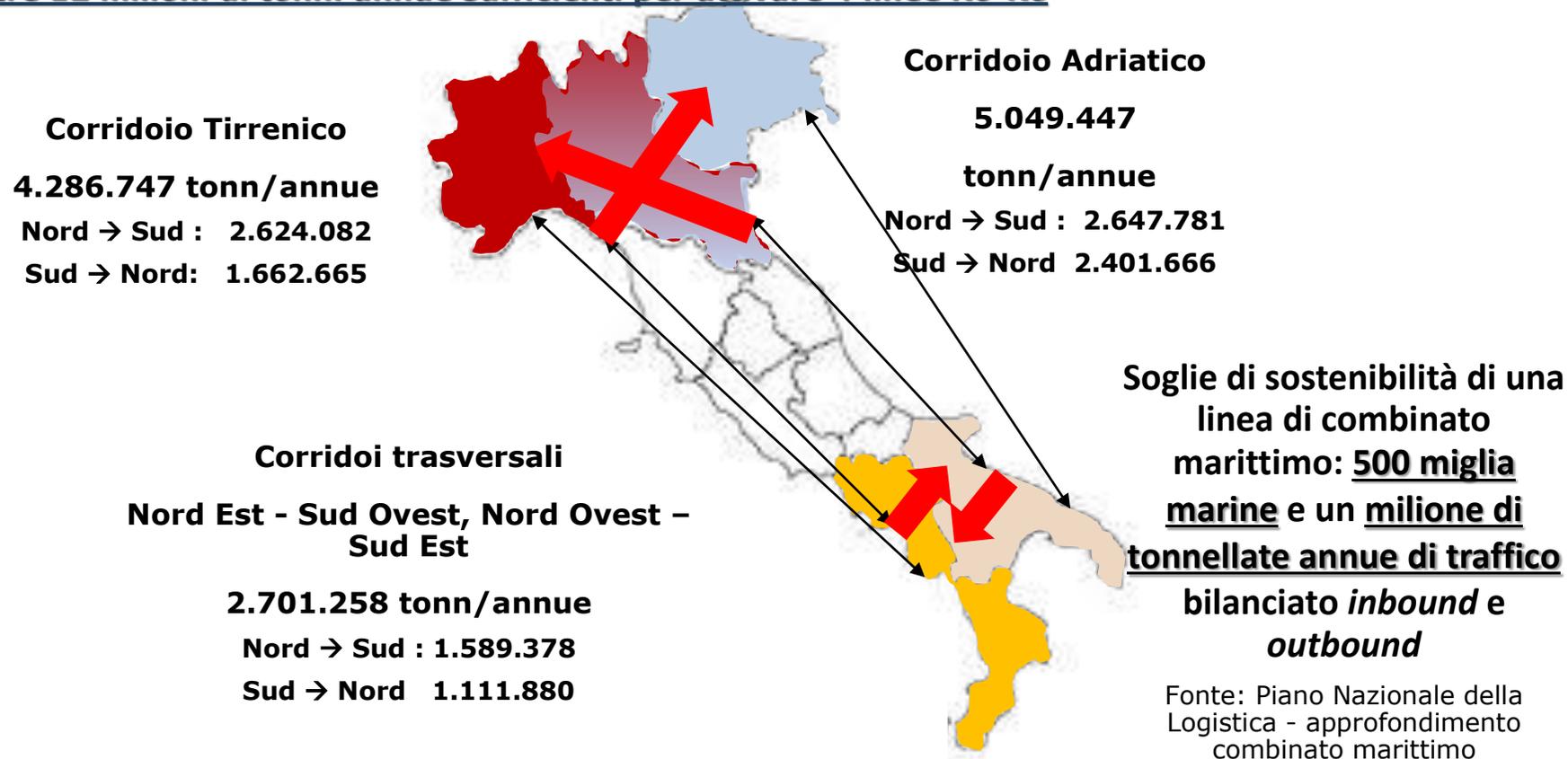
Le conclusioni dello studio condotto l'anno passato, si sono per lo più concentrate sul traffico di cabotaggio arrivando a stimare le dimensioni del mercato potenziale delle Autostrade del Mare nazionali corrispondente a circa 12 milioni di tonnellate trasportate da 700 mila camion che ogni anno effettuano spostamenti dalle circoscrizioni settentrionali del Paese a quella meridionale con percorrenze superiori a 500 Km. Un mercato in grado di soddisfare almeno 4 linee marittime Ro-Ro tutto merci stabili di collegamento tra i porti del nord d'Italia con quelli del meridione, escludendo dunque il cosiddetto combinato obbligato legato ai trasferimenti da e per le isole (Fig.1).

Tuttavia il mercato del combinato marittimo non si limita al cabotaggio, ma – come è emerso chiaramente nell'incontro di Ancona – si allarga al cosiddetto *Short sea shipping*, tra le sponde del Mediterraneo. A tale proposito sia gli scali dell'Adriatico, in particolare Trieste, Ancona e Bari, sia quelli del Tirreno, in particolare Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Salerno, possono contare su quote rilevanti di traffico di rotabili provenienti dai Paesi che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo.

Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero. Tale percentuale si avvicina al 100% nei porti della sponda adriatica dove il traffico di cabotaggio è residuale e limitato a pochissime linee stabili.

Fig. 1 - Il mercato potenziale del combinato marittimo di cabotaggio alternativo al tutto strada

oltre 12 milioni di tonn. annue sufficienti per attivare 4 linee Ro-Ro



Fonte: Autostrade del Mare 2.0, Isfort-Confcommercio

L'esigenza di concentrare l'attenzione sul traffico di rotabili emerge anche da un recente studio condotto dall'Interporto di Pordenone intorno allo sviluppo dell'intermodalità gomma-rotai in Nord-Est italiano¹. Nel corso dello studio le imprese consultate hanno messo in evidenza alcuni tratti delle loro attività logistiche, sia in entrata che in uscita che indicano, oltre il naturale vantaggio del trasporto via camion per dimensioni dei carichi medi, frequenza degli spostamenti e flessibilità nella scelta delle destinazioni, la preferenza del semi-rimorchio (trailer) seguita dalla cassa mobile, quali unità di trasporto standardizzate piuttosto che il container. Al contrario le grandi imprese, come sarà meglio argomentato nei successivi paragrafi (Cfr. par. 6.1. pag. 19) prediligono il trasporto in contenitori soprattutto per i trasporti intermodali.

Le caratteristiche dunque del tessuto produttivo del Nord Est, come d'altronde di buona parte del resto del territorio nazionale, per lo più popolato da aziende di piccole e medie dimensioni, rimane dunque legato al vettore stradale, ma è pronto per integrare tale vettore con altri più efficienti nelle lunghe distanze (treno nelle relazioni continentali e nave in quelle intercontinentali).

Le pagine che seguono intendono analizzare il complesso del traffico di rotabili e le sue potenzialità di sviluppo, sia nella dimensione internazionale, sia nella sua capacità di integrarsi con le altre modalità di trasporto terrestre (ovvero il trasporto ferroviario), attraverso le seguenti tappe di ricerca:

- 1) Il monitoraggio delle attività portuali, non solo dal punto di vista del traffico registrato nei porti nazionali, ma anche degli andamenti dell'import-export tra i Paesi del Mediterraneo;
- 2) L'approfondimento del traffico di rotabili gestito da due porti italiani con rilevanti collegamenti di *Short Sea Shipping*, collocati sui due principali archi di traffico del Paese (Ancona, Adriatico; Livorno; Tirreno);
- 3) L'analisi del livello di interconnessione tra linee marittime e reti ferroviarie, attraverso i porti con una particolare attenzione alle potenzialità dei due porti selezionati;
- 4) L'orientamento dell'Unione Europea, del governo italiano e delle amministrazioni locali nei riguardi del potenziamento del combinato marittimo e dell'intermodalità.
- 5) L'indicazione di un percorso operativo per lo sviluppo delle AdM di cabotaggio ed internazionali.

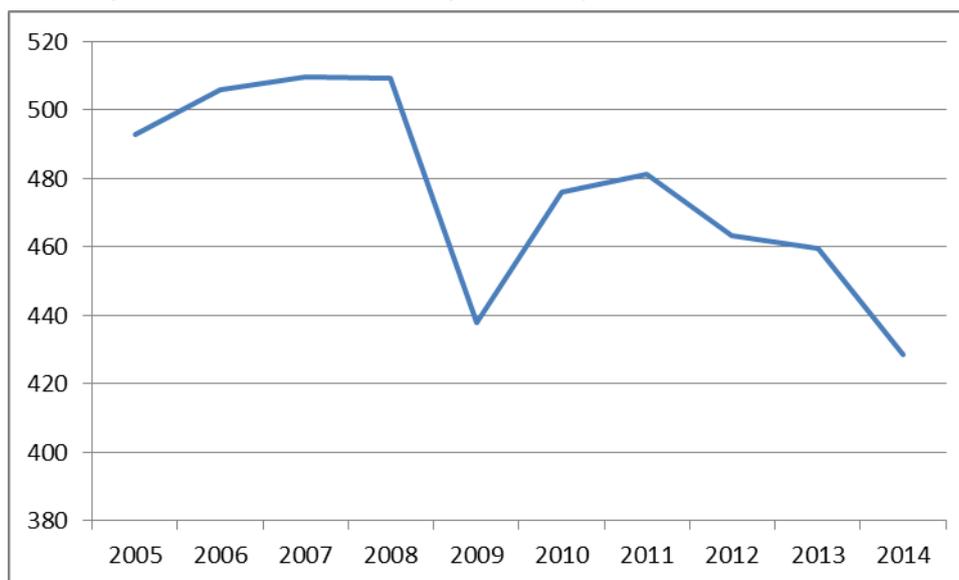
3. L'ATTIVITA' NEI PORTI

3.1. L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO MERCI

In base ai volumi di merci trasportate, i porti italiani si collocano in Europa al 3° posto, dopo quelli olandesi e britannici, con una quota di traffico che si aggira intorno al 13% del volume complessivo di merci in transito nei porti continentali. Nel 2014 il traffico merci movimentato nei porti nazionali, pari complessivamente a circa 430 milioni di tonnellate, ha registrato un calo rispetto all'anno precedente (-6%) dovuto al protrarsi della crisi economica, che ha riportato i volumi di traffico ai livelli del 2009, nonostante la lieve ripresa congiunturale registrata nel biennio 2010-11. Come si nota dall'osservazione del grafico seguente, i volumi di traffico gestiti dai porti italiani si sono collocati nel 2014 ben al di sotto dei livelli raggiunti negli anni pre-crisi, considerato che nel triennio 2006-2008 era stata ampiamente superata la soglia "record" di 500 milioni di tonnellate di merci (Graf. 1).

¹ C. Battistelli, M. Morassutti, Sviluppo dell'intermodalità gomma-rotai in Nord-Est italiano, Centro Intermodale Pordenone Aprile 2013

Graf. 1 – Merci complessivamente movimentate nei porti italiani (Anni 2005-2014; dati in milioni di tonnellate)



Fonte: Elaborazione Isfort su dati Assoport

La prolungata crisi economica ha avuto tuttavia un impatto diverso nei vari segmenti del traffico merci. Gli effetti sono stati particolarmente evidenti soprattutto per l'aggregato "altre merci", che ha visto ridurre i volumi movimentati di circa un terzo rispetto ai livelli pre-crisi e, in seconda battuta, per le rinfuse solide (-18,5% rispetto al 2008, ma in calo già dal 2006), mentre, ad esempio, le merci trasportate pur avendo subito un drastico cali sono tornate nel 2014 ai livelli di traffico registrati negli anni che precedono la crisi del 2009. Inferiore, almeno in quest'ultimo periodo, è stato viceversa il calo delle rinfuse liquide (-13,5% rispetto al 2008) che, tuttavia, avevano imboccato un trend negativo già nella fase pre-crisi e hanno continuato a ridimensionarsi anche negli ultimi anni, seppure ad un ritmo più ridotto.

La movimentazione di rinfuse liquide, infatti, è stata fortemente influenzata in questi ultimi anni dalla riduzione sia dei consumi di energia primaria, sia dall'impiego di olii combustibili per la generazione elettrica, con conseguente riduzione della domanda di trasporto di idrocarburi. Al contrario, l'unico segmento di *business* in controtendenza è quello delle merci in contenitore che, pur patendo anch'esso gli effetti della crisi economica, è riuscito a recuperare rapidamente le perdite accumulate dopo il 2008, attestandosi nel 2013 sul livello record di 105,7 milioni di tonnellate di merci movimentate, anche se il numero di TEU è ancora leggermente più basso rispetto ai livelli toccati nel 2007. Nel 2014 i dati diffusi da Assoport mettono in evidenza un drastico calo del traffico sul versante del volume in tonnellate trasportato in contenitori, mentre indicano una modesta crescita sul versante dei TEU. Tale difformità è spiegata dalla esclusione dal conteggio del traffico del Porto di Gioia Tauro che ancora non ha reso disponibile il dato relativo ai volumi di merce in tonnellate del traffico contenitori (Tab. 1).

Tab. 1 – Traffico di merci in Italia per tipologia, 2005-2014 (dati in milioni di tonnellate)

Anni	Rinfuse liquide e solide (a)		Merci varie (b)			Totale (a+b)	TEU (n.)
	Liquide	Solide	Contenitori	Ro-Ro	Altre merci		
2005	203,3	93,1	88,9	74,8	32,8	492,9	9.711.973
2006	203,1	95,8	90,0	76,6	40,2	505,7	9.873.640
2007	199,2	90,9	98,8	81,3	39,3	509,6	10.609.108
2008	196,9	89,3	101,1	86,3	35,5	509,1	10.549.886
2009	181,9	64,5	94,3	76,9	20,3	437,9	9.514.654
2010	191,4	75,7	100,9	82,6	25,6	476,1	9.777.962
2011	189,1	81,7	101,5	81,3	27,5	481,2	9.526.808
2012	183,0	79,3	99,0	76,5	25,4	463,2	9.618.700
2013	177,9	73,9	105,7	78,0	23,8	459,4	10.082.030
2014*	170,0	73,0	77,2	84,2	24,2	428,6	10.221.127

Fonte: elaborazione Isfort su dati Assoport

* nel 2014 non è conteggiato il traffico del Porto di Gioia Tauro, poiché i dati non sono ancora disponibili

Circa l'impennata del traffico container occorre tenere conto di una preziosa informazione diffusa dal Gruppo Giovani Agenti Marittimi di Genova nel corso di un recente² convegno dal significativo titolo "Container dove vanno e cosa trasportano". Nel corso dell'evento i principali operatori del trasporto globale hanno indicato che ogni anno mediamente i container da e per l'Italia che attraversano il canale di Suez sono poco più di 2 milioni (2,1), mentre quelli che attraversano lo stretto di Gibilterra superano il 1 milione di TEU (1,3) (Tab. 2). Se si considera che:

- ✓ il traffico container interno al Mediterraneo (circa 600mila TEU) è decisamente inferiore rispetto a quello intercontinentale (poco meno del 15%);
- ✓ il traffico container di cabotaggio diretto (non generato da linee feeder) è praticamente inesistente;
- ✓ il complesso delle movimentazioni di container pieni nei porti italiani oscilla tra i 7 e gli 8 milioni di TEU (circa ¼ dei container in transito nei porti italiani è vuoto);

si può facilmente desumere che molto spesso i container che arrivano dal, o partono per, il Far East o le Americhe prima di giungere a destinazione passano per almeno un paio di porti, se non tre, e non tutti di Transhipment.

Questa informazione oltre a spiegare perché le oscillazioni delle dinamiche, sia di crescita che di flessione degli scambi di import-export siano amplificate (in effetti moltiplicate) nell'andamento dei traffici portuali, chiarisce inoltre il peso del traffico di trasbordo all'interno della portualità nazionale e non solo dei tradizionali hub specializzati in questo genere di traffico.

A quanti criticano la frammentarietà della portualità nazionale, sarebbe opportuno ricordare che tale frammentazione alimenta più della metà del traffico nazionale di container e che il rifornimento dei piccoli porti rappresenta circa il 20% del traffico dei principali porti *Gateway* del Paese.

² Genova, 8 aprile 2015

Tab. 2 - Ripartizione del traffico container da e per l'Italia

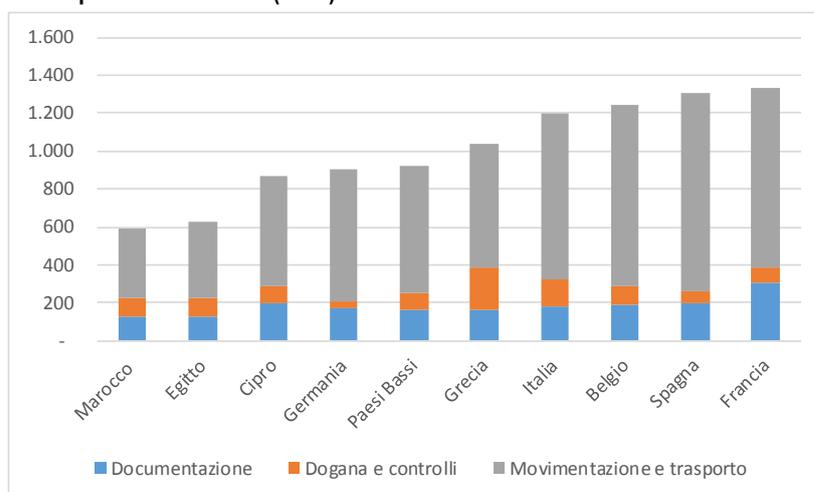
	<i>Flusso import –export</i>				<i>Ripartizione delle destinazioni</i>			Totale traffico Containeri nei porti italiani	
	East bound (Canale di Suez)	West bound (Stretto di Gibilterra)	Intra-Med	Totale	Totale traffico nei porti italiani specializzati in Transhipment	Traffico di Transhipment gestito dai porti Gateway	Traffico di destinazione finale gestito dai porti Gateway		
	Container pieni							pieni	vuoti
Volumi medi annui (M TEU)	2,1	1,2	0,6	3,9	3,0	0,6	3,9	7,5	2,5

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Giovani Agenti Marittimi, Assoporti e Stime operatori ed esperti di settore

Quello riportato nella precedente tabella è un “calcolo rozzo” e da verificare con maggiore attenzione. Tuttavia indica in modo efficace quanto influisca sull’andamento del traffico portuale di contenitori il numero delle linee stabili di collegamento e la dimensione degli operatori del trasporto presenti nelle aree portuali, piuttosto che la potenza industriale o i volumi di scambi di import-export della *catchment area* del porto.

E’ per tale ragione che i porti italiani, oltre a dover fronteggiare il calo generalizzato della domanda causato dalla grave e prolungata recessione economica che ha colpito soprattutto i paesi dell’area euro, hanno dovuto fare i conti anche con importanti cambiamenti intervenuti nello scenario competitivo di riferimento, in particolare nell’area mediterranea, dove si è assistito all’imponente sviluppo degli scali nord-africani (si fa riferimento in particolare a Porto Said e Damietta in Egitto e a Tangeri in Marocco) che hanno intercettato crescenti quote di traffico – soprattutto nel segmento *transhipment* – grazie alla disponibilità di infrastrutture soddisfacenti e all’offerta di servizi a costi che sono all’incirca la metà di quelli che caratterizzano i porti nazionali (Graf.2).

Graf. 2 – Costo in dollari di un’unità di merce convenzionale per le operazioni di esportazione nei porti di alcuni stati europei e mediterranei (2014)



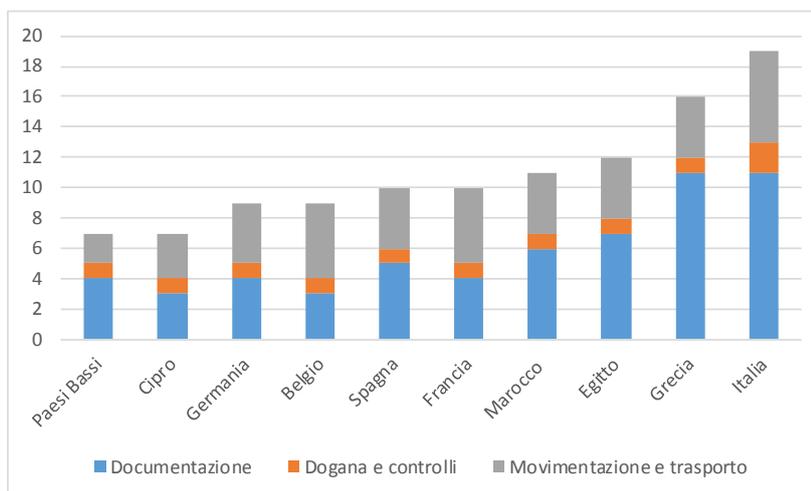
Fonte: Elaborazione Isfort su dati Banca Mondiale, Doing Business 2014

A parte gli elevati costi, il problema principale dei porti italiani – secondo l'indagine della Banca Mondiale - risiede, anche, nell'estrema frammentazione delle procedure burocratico amministrative presenti nel ciclo portuale che spingono alcuni operatori logistici a scegliere altri porti.

Lo studio ha rilevato che tali procedure (dalla predisposizione dei documenti, allo sdoganamento; dalle ispezioni e i controlli alla movimentazione e trasporto dei carichi) richiedano in media 19 giorni, a fronte di tempi molto più brevi che si rilevano negli altri paesi presi a confronto (Graf. 3).

Insomma, al di là della precisione delle informazioni rilevate dallo studio in questione, che sembra assumere quale tempo medio, quello che secondo altre rilevazioni condotte nei principali porti nazionali corrisponde più al tempo massimo (ovvero nel caso in cui le ispezioni dei carichi richiedano anche qualche giorno di blocco del carico), negli ultimi anni il sistema portuale italiano, pur continuando a rappresentare il terzo sistema portuale a livello europeo per volumi di merci complessivamente movimentate, ha perso progressivamente competitività e quote di mercato, sia rispetto ai suoi tradizionali *competitor*, che ai porti emergenti del Mediterraneo, in particolare nel segmento del *transhipment*.

Graf. 3 – Numero di giorni necessari per le operazioni di esportazione nei porti di alcuni stati europei e mediterranei (2014)



Fonte: Elaborazione Isfort su dati Banca Mondiale, Doing Business 2014

Se ci si sofferma brevemente sulla situazione osservabile nel Paese, si può notare come i porti del nord Tirreno gestiscano quote di traffico superiori ai porti dell'arco Adriatico, se si prescinde in particolare dal traffico di rinfuse liquide – cioè la movimentazione di petrolio e dei suoi derivati, il trasporto di gas naturale liquefatto ed il trasporto di prodotti chimici – che rappresenta quasi il 40% del volume di merci complessivamente movimentate nei porti italiani.

Le migliori *performance* dei porti dell'arco tirrenico rispetto a quelli posizionati nell'arco Adriatico sono sostanzialmente dovute alla migliore connessione trasportistica e alla vicinanza spaziale con l'area padana centrale (da Novara fino a Brescia), dove si registra una maggiore concentrazione, sia di attività produttive, che di potenziali consumatori. L'arco adriatico invece serve sostanzialmente l'area industriale collocata nella circoscrizione nord orientale, dove i livelli di concentrazione dei consumatori sono leggermente inferiori, così come la presenza industriale, in particolare se si fa riferimento alle imprese di medio-grande dimensione.

Osservando brevemente la situazione che si registra nei singoli scali portuali del nostro Paese (Tab. 3), si può altresì osservare come nel 2014 Trieste sia risultato il principale porto italiano, con 57,1 milioni di tonnellate di merci complessivamente movimentate. Nel caso di Trieste va tuttavia osservato come una parte molto consistente del traffico merci sia rappresentata dalle rinfuse liquide (42,4 milioni di tonnellate, pari a tre quarti del totale): lo scalo giuliano rappresenta, infatti, il punto di approvvigionamento dell'Oleodotto TAL (Oleodotto Transalpino che collega Trieste con la Baviera). Nella graduatoria nazionale dei porti relativa al 2014, Genova si colloca al secondo posto, con una movimentazione merci pari all'incirca a 50,9 milioni di tonnellate e un traffico container di 2,1 milioni di TEU's, pari a più del 20% del totale nazionale. Scorrendo ulteriormente la classifica dei principali porti italiani, si incontrano i porti di Cagliari-Sarroch (33,4 milioni di tonnellate) e Taranto (27,8 milioni di tonnellate) e, subito a seguire, il porto di Livorno. Tuttavia, mentre Cagliari e Taranto (così come Gioia Tauro di cui però per il 2014 non sono ancora disponibili i dati in tonnellate) sono porti che svolgono prevalentemente attività di *transshipment*, Livorno è un porto *multipurpose* che nel panorama nazionale occupa un ruolo di assoluto rilievo soprattutto per quel che riguarda i traffici Ro-Ro (1° porto italiano), di "altre merci varie" (4° porto italiano) e, anche, di container (3° porto italiano, escludendo i porti che operano quasi esclusivamente come porti di *transshipment*).

Se si analizzano le dinamiche più recenti sperimentate dai porti italiani si nota come queste siano risultate piuttosto differenziate essendo, in generale, influenzate dalle seguenti variabili.

- ✓ La specializzazione. Accanto ai grandi porti, che movimentano volumi significativi di merci differenti, infatti, il sistema italiano presenta un notevole numero di scali di minori dimensioni che, tuttavia, risultano fortemente specializzati, sia per tipologia di carico, sia per specifiche categorie merceologiche caratteristiche degli insediamenti produttivi collocati a ridosso di tali scali; in altri, invece, è riconducibile alla localizzazione geografica favorevole, sia rispetto alle rotte marittime, sia ai principali assi trasportistici di collegamento terrestre.
- ✓ Il modello distributivo prevalente, cioè la distinzione fra scali di *transshipment* e porti *gateway*. Nel primo caso, si tratta di porti che dedicano più del 75% della propria attività di movimentazione al trasbordo delle merci da nave a nave, facendo leva su un posizionamento geografico favorevole che consente loro di intercettare le navi porta container che si muovono lungo le grandi rotte transoceaniche. Il traffico *transshipment* in Italia è concentrato principalmente negli scali di Gioia Tauro (unico porto italiano "nato" per lo sviluppo di questa modalità e, per lungo tempo, principale porto *transshipment* nel Mediterraneo), Cagliari e Taranto. I porti *gateway*, invece, come ad esempio quelli dell'Alto Adriatico o quelli liguri e toscani, sono localizzati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione dei carichi e rappresentano, di fatto, una porta d'accesso ad aree economiche di rilievo.
- ✓ Il contesto competitivo nel quale operano. Alla specializzazione produttiva e al modello distributivo prevalente di un porto, corrisponde un diverso contesto competitivo internazionale che può determinare una differente *performance* di uno scalo o di un sistema portuale, specialmente in concomitanza di una fase di contrazione del ciclo economico, come quella registrata a partire dal 2008.

Tab. 3 – Movimento di merci registrato nei principali porti italiani nel 2014 per tipo di carico (dati in migliaia di tonnellate)

Porto	MERCIE VARIE												TOTALE GENERALE	
	Posizione	RINFUSE LIQUIDE	Posizione	RINFUSE SOLIDE	Posizione	In contenitori	Posizione	Ro-Ro	Posizione	Altre merci varie	Posizione	Totale		Posizione
Savona-Vado	8°	5.905,13	10°	2.209,37	12°	826,58	14°	2.231,17	8°	914,75	16°	3.972,49	13°	12.086,99
Genova	5°	16.945,44	7°	3.786,61	1°	21.642,62	2°	8.010,88	11°	582,03	1°	30.235,53	2°	50.967,57
La Spezia	17°	842,11	13°	1.405,74	2°	13.180,72	-	nd	13°	318,65	4°	13.499,37	11°	15.747,23
Marina di Carrara	-	nd	23°	276,38	18°	2,18	-	nd	5°	1.388,99	22°	1.391,17	25°	1.667,55
Livorno	7°	7.849,94	16°	857,54	4°	6.693,94	1°	10.794,86	4°	2.138,89	2°	19.627,68	5°	28.335,16
Piombino	22°	76,58	9°	2.257,03	-	nd	11°	3.879,49	-	nd	17°	3.879,49	20°	6.213,10
Civitavecchia	16°	963,76	5°	5.375,14	13°	544,54	10°	3.948,69	16°	38,09	15°	4.531,32	15°	10.870,22
Fiumicino	13°	2.824,81	-	-	-	nd	-	nd	-	nd	-	nd	23°	2.824,81
Gaeta	15°	1.178,95	20°	579,32	-	nd	-	nd	15°	134,47	25°	134,47	24°	1.892,75
Napoli	10°	4.671,99	6°	5.341,50	6°	4.615,41	8°	5.495,65	-	nd	8°	10.111,07	10°	20.124,55
Salerno	-	nd	28°	131,42	8°	4.109,76	4°	6.994,62	7°	975,85	5°	12.080,24	12°	12.211,66
Gioia Tauro	-	nd	-	nd	-	nd	-	nd	-	nd	-	nd	-	nd
Taranto	12°	4.137,92	1°	16.039,68	10°	1.700,71	-	nd	1°	5.976,77	10°	7.677,47	4°	27.855,07
Brindisi	14°	2.583,33	4°	5.563,88	14°	511,58	15°	2.178,47	20°	35,95	19°	2.726,00	14°	10.873,20
Bari	-	nd	11°	1.958,53	16°	317,22	13°	2.397,40	18°	3,97	20°	2.718,60	21°	4.677,12
Barletta	20°	299,10	21°	579,14	-	nd	20°	0,17	19°	13,44	26°	13,60	28°	891,84

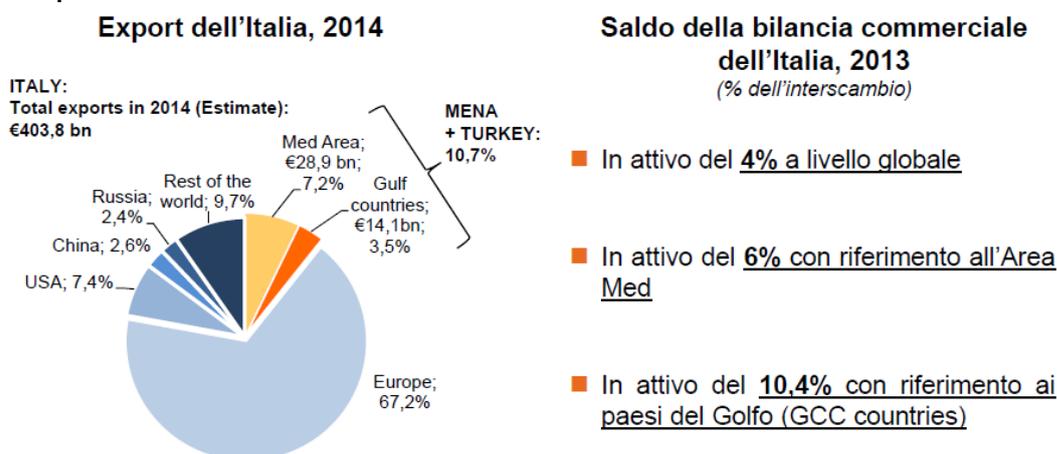
Monopoli	21°	221,84	24°	206,30	-	nd	-	nd	-	nd	28°	nd	29°	428,13
Ancona	9°	4.779,46	18°	637,54	11°	1.133,90	16°	2.018,06	-	nd	18°	3.151,95	16°	8.568,96
Ravenna	11°	4.425,57	2°	10.120,02	9°	2.453,30	17°	1.792,47	2°	5.668,80	8°	9.914,57	7°	24.460,15
Chioggia	-	nd	19°	636,70	-	nd	-	nd	10°	893,50	23°	893,50	26°	1.530,20
Venezia	6°	6.889,98	3°	7.001,98	7°	4.560,66	18°	1.115,60	3°	2.210,83	9°	7.887,10	9°	21.779,06
Portogruaro	-	nd	25°	195,29	-	nd	-	nd	10°	815,58	24°	815,58	27°	1.010,87
Monfalcone	-	nd	8°	2.774,14	-	nd	19°	183,51	6°	1.328,74	21°	1.512,25	22°	4.286,38
Trieste	1°	42.400,89	17°	790,06	5°	6.153,47	3°	7.286,67	12°	522,84	3°	13.962,98	1°	57.153,93
Messina-Milazzo	4°	16.323,80	26°	169,54	-	nd	7°	5.598,81	-	nd	13°	5.598,81	8°	22.092,15
Catania	23°	40,70	27°	139,48	15°	359,59	5°	6.080,29	14°	171,13	11°	6.611,01	18°	6.791,19
Augusta	2°	24.155,90	14°	1.052,28	-	nd	-	nd	16°	nd	25°	nd	6°	25.208,18
Palermo-Termini Imerese	18°	745,56	22°	318,27	17°	156,08	9°	5.310,23	-	nd	14°	5.466,31	19°	6.530,14
Cagliari-Sarroch	3°	21.209,60	15°	864,18	3°	8.276,14	12°	3.044,74	17°	37,76	7°	11.358,64	3°	33.432,42
Olbia-Golfo Aranci-Porto	19	549,19	12°	1.685,35	-	nd	6°	5.859,73	-	nd	12°	5.859,73	17°	8.094,27
TOTALE GENERALE		170.021,54		72.952,39		77.238,40		84.221,48		24.171,02		185.630,90		428.604,83

Fonte: Assoport, 2015

3.2. LE DINAMICHE DELL'IMPORT-EXPORT DEL BACINO DEL MEDITERRANEO

Il Mediterraneo, nonostante le continue fibrillazioni che ne mettono a dura prova l'equilibrio politico-istituzionale, si conferma quale area di interesse commerciale rilevante ed in rapido sviluppo. Si tratta di un bacino popolato da 25 Stati distribuiti su tre diversi continenti e dove - secondo l'Osservatorio sul Mediterraneo di SRM - transita il 19% dell'intero traffico marittimo mondiale (circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci), il 30% del petrolio mondiale e quasi 2/3 delle risorse energetiche destinate all'Italia ed al resto dei Paesi Europei. L'attuale quadro delle esportazioni italiane rimane ancora fortemente sbilanciato verso il continente Europeo che ne assorbe più di 2/3, tuttavia l'area Mediterranea, compreso il Medio oriente e i Paesi del Golfo Arabo, rappresenta più del 10% delle esportazioni nazionali, ben al di sopra, quindi, della quota di esportazioni destinate ad un tradizionale partner commerciale come gli Stati Uniti (7,4%) (Graf. 4).

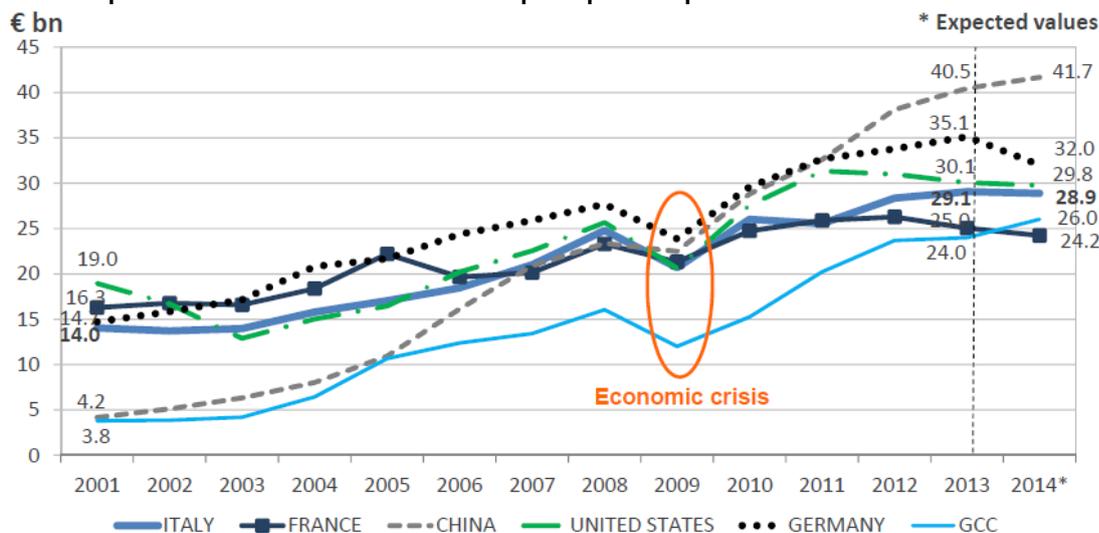
Graf. 4 – Esportazioni Italia 2014 e Saldo bilancia commerciale 2013



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Istat

L'Italia dall'inizio del 2000 ha conquistato progressivamente una posizione di primo piano all'interno degli scambi commerciali di tale area. Il valore delle merci esportate dall'Italia verso i Paesi dell'area MED si attestava intorno ai 14 miliardi di € nel 2001, mentre è più che raddoppiata nel 2014 arrivando a circa 29 miliardi di € (28,9) (Graf. 5).

Graf. 5 – Esportazioni verso l'Area Med: Italia e principali competitor

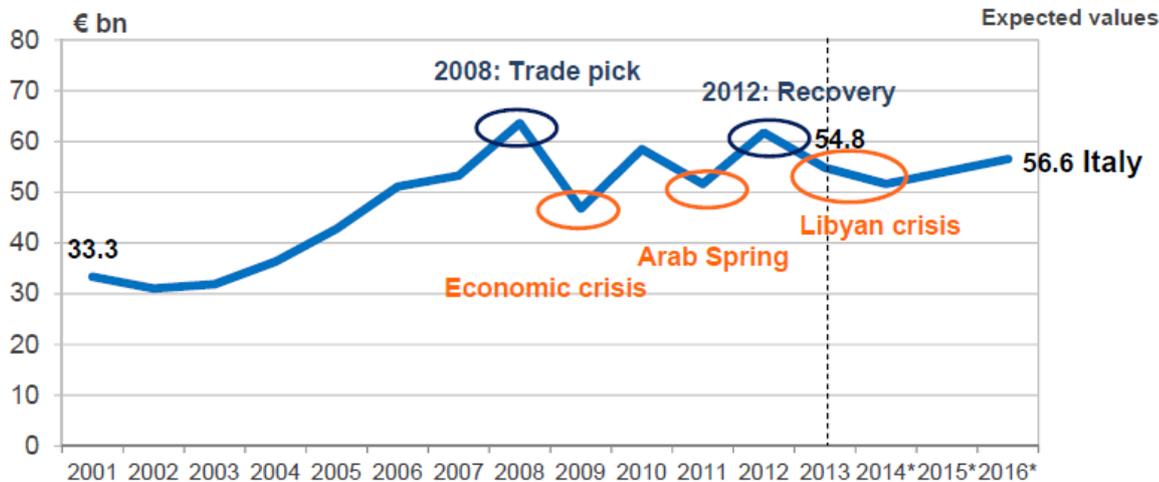


Fonte: Elaborazioni SRM su dati UNCTAD

Le movimentazioni di merce però non si limitano alle esportazioni. Anche le importazioni da questi Paesi, soprattutto di prodotti energetici, sono piuttosto rilevanti. Le previsioni elaborate dalle principali fonti di

informazioni statistica nazionale ed internazionale ritengono che - nonostante le diverse crisi che hanno attraversato l'area (internazionale del 2009, della primavera araba 2011 e libica 2013) - nel 2016 si dovrebbe registrare una sostanziale ripresa dell'interscambio con l'area che dovrebbe attestarsi intorno a 56 miliardi di € (circa il 70% in più dei 33,3 miliardi registrati nel 2001) (Graf. 6).

Graf. 6 – Interscambio totale dell'Italia con l'Area Med (mld €)



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Eurostat, Istat e UNCTAD

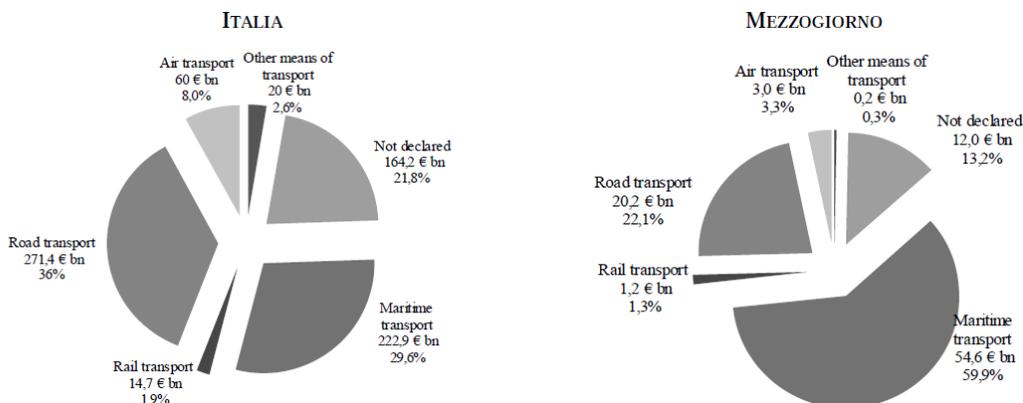
L'area del Mediterraneo rappresenta dunque per i porti italiani un mercato rilevante se si considera che circa il 76% degli scambi commerciali all'interno dell'area avvengono via mare³.

Tale quota non riguarda solo il traffico destinato all'Italia, ma il complesso del continente europeo rispetto ai quali rappresenta un naturale *gate* di accesso.

3.3. TRASPORTO MARITTIMO E RELAZIONI INTERNAZIONALI NELLE REGIONI

Il trasporto marittimo rappresenta il principale veicolo degli scambi commerciali internazionali del Paese, raccogliendo poco meno di 1/3 degli spostamenti, tuttavia esso diventa un autentico architrave delle relazioni commerciali internazionali nelle regioni del Mezzogiorno, dove il peso di questa modalità di trasporto è più che raddoppiato arrivando ad assorbire circa il 60% del commercio estero delle Regioni collocate nel meridione (Graf. 7).

Graf. 7 – Le modalità di trasporto del commercio estero: Italia Mezzogiorno (2014)

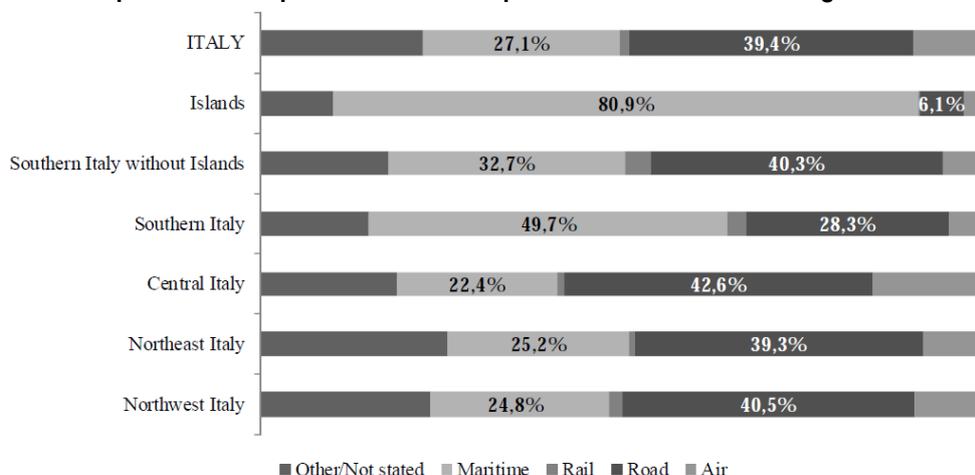


Fonte: Elaborazioni SRM su dati Istat Coeweb, 2015

³ elaborazioni SRM su dati coeweb I semestre 2014

La rilevanza del trasporto marittimo non è dovuta solo alla presenza delle principali isole del Paese nel Meridione, poiché anche escludendo le isole il valore percentuale del trasporto marittimo rispetto alle altre modalità di trasporto rimane comunque prossimo al 50% (Graf. 8).

Graf. 8 – L'export dell'Italia per modalità di trasporto e circoscrizione di origine/destinazione (2014)



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Istat Coeweb, 2015

Le politiche di sostegno allo sviluppo delle regioni meridionali del Paese devono quindi considerare i porti del Mezzogiorno quali asset fondamentali per sostenere la sostenibilità degli attuali scambi commerciali e incrementare volumi e relazioni di tali scambi.

4. FLUSSI DI TRAFFICO E SISTEMI DI TRASPORTO

4.1. ROTABILI ADVERSUS CONTAINER

Nei capitoli precedenti sono stati analizzati, da una parte l'andamento del traffico marittimo-portuale, dall'altro l'evoluzione degli interscambi di import export in particolare dell'area MED nel nostro Paese. A tale proposito è emerso che la distanza tra volumi di unità di carico trasportate e merce effettivamente trasportata in alcuni segmenti di traffico, in particolare nei container è decisamente elevata. L'effettivo traffico import export del Paese assorbe meno del 40% dei 10 milioni di TEU che ogni anno transitano nei porti italiani. Il restante 60% è generato da doppi o tripli movimenti interni alla portualità nazionale o da spostamenti di unità vuote.

Gli operatori del trasporto pur di avvicinare lo sbarco dei contenitori in prossimità delle aree di destinazione finali sono disposti a "sovvenzionare" qualche spostamento in più delle unità di carico. Secondo quanto sostengono gli uffici statistici dei principali porti del Paese la quasi totalità dei container in transito hanno origine o destinazione nelle immediate vicinanze del porto (stessa regione o regioni contermini).

Al contrario il traffico dei rotabili, che in parte soffre di un incidenza uguale se non maggiore del peso dei carichi a vuoto per il noto problema del bilanciamento dei flussi, tuttavia non è interessato dalla lievitazione delle movimentazioni portuali legate al *transhipment* dei container.

Inoltre, l'analisi degli orientamenti dei flussi origine destinazione (O/D) del traffico Ro-Ro gestito nei porti nazionali disegnano un traffico sovrapponibile a quello dei corridoi di trasporto previsti dalla rete europea. Il camion dunque cerca di ridurre al minimo la tratta marittima, mentre il container la moltiplica. Nel primo caso

dunque è più semplice l'integrazione con i servizi ferroviari, mentre nel secondo le distanze da percorrere non sono compatibili.

Infine mentre il traffico container è legato soprattutto ai flussi di import export provenienti da Estremo e Medio Oriente (*East bound* – Canale di Suez) e dal Nord America (*West bound* – Stretto di Gibilterra), il traffico dei rotabili riguarda soprattutto gli scambi con i Paesi delle coste orientali, meridionali e occidentali del Mediterraneo, con importanti penetrazioni – come si vedrà meglio in seguito - soprattutto per quel che riguarda il quadrante orientale all'interno del continente asiatico (fino all'Iran e oltre).

4.2. LE DINAMICHE DEL COMBINATO MARITTIMO

La movimentazione di rotabili, come già anticipato, rappresenta la principale attività portuale di molti porti italiani e, se si esclude il traffico di *transshipment*, costituisce il principale segmento del traffico di merci varie.

Il mercato dei rotabili è piuttosto sensibile all'andamento delle economie nazionali, così come si evince dall'andamento del traffico Ro-Ro nei porti italiani, si è registrato un sostanziale calo, oltre che in coincidenza con la crisi economica internazionale del 2009 (come d'altronde anche per i contenitori), anche negli anni successivi, prima con la crisi della Grecia e poi con l'esplosione della primavera araba che ha sostanzialmente rallentato gli scambi dell'area Maghreb e del Medio Oriente.

Tuttavia i dati relativi alle prospettive di sviluppo degli scambi commerciali all'interno dell'area mediterranea riportati nei precedenti paragrafi (Cfr. par. 3.2.) lasciano ritenere che l'andamento del traffico tornerà a crescere nei prossimi anni, anche in ragione del sostanziale abbassamento del costo del carburante per autotrazione.

L'Italia, nel segmento di traffico in questione, detiene una posizione di *leadership* a livello europeo, grazie soprattutto alla sua collocazione strategica al centro del Mediterraneo. Negli ultimi 10 anni, il traffico Ro-Ro ha registrato un andamento fortemente altalenante, a causa soprattutto della prolungata recessione che, a partire dal 2009, ha portato ad una significativa riduzione degli scambi commerciali sia all'interno del nostro Paese (cabotaggio nazionale), sia lungo alcune storiche direttrici di traffico.

La fitta rete di relazioni commerciali da tempo consolidate all'interno del Mar Mediterraneo è sinteticamente espressa dalla rappresentazione delle linee stabili di collegamento Ro-Ro tra le varie sponde di tale mare (Fig. 2).

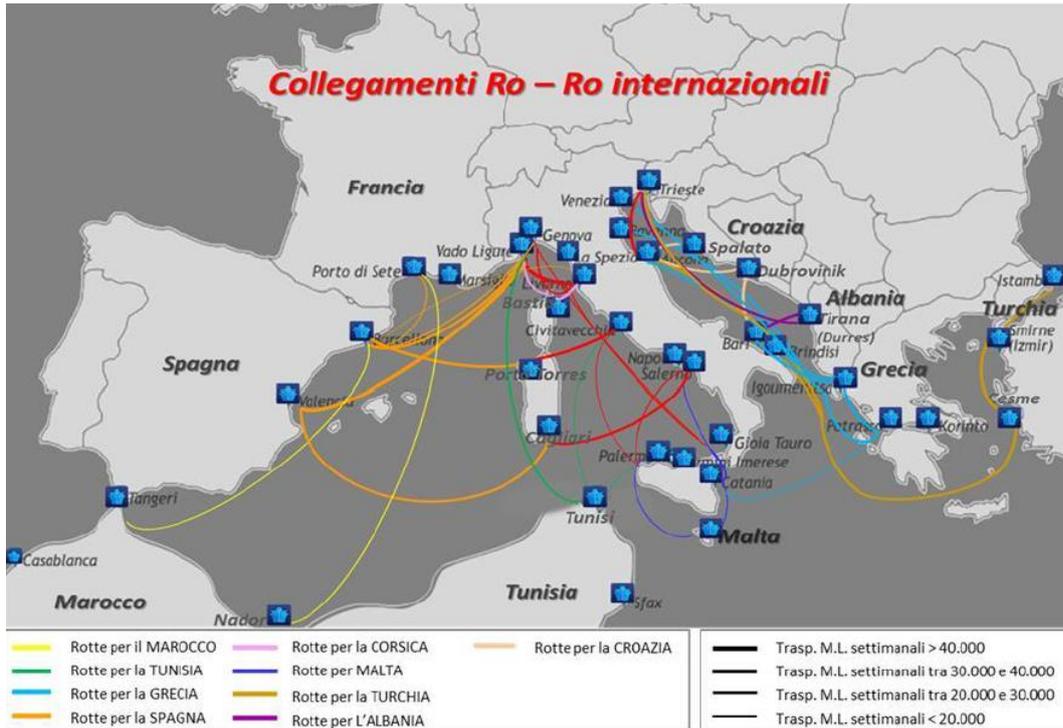
Tuttavia, le prospettive di sviluppo restano molto interessanti, soprattutto se le politiche di incentivazione già promosse negli anni passati (Ecobonus) subiranno un'ulteriore rafforzamento e se, contestualmente, si intensificheranno gli scambi commerciali con i paesi che si affacciano sulla sponda sud del Mediterraneo.

Per formulare gli scenari di crescita specificamente riferiti al traffico Ro-Ro ci si è basati sulle indicazioni contenute nelle prime versioni del PSNPL il quale pur non formulando previsioni, aveva fissato quale obiettivo programmatico un trend di crescita medio annuo compreso fra l'1,5% ed il 2,4%.

In sostanza, se si raggiungessero i target prospettati in quella versione del Piano, i volumi di merci complessivamente movimentati su trailer e rotabili passerebbero dagli attuali 84,2 milioni di tonnellate (2014) a 95,6 milioni nel 2025. In questo caso, il Piano non fornisce indicazioni articolate a livello di singolo bacino portuale, pur segnalando come l'area adriatica sembrerebbe essere caratterizzata da maggiori opportunità di crescita, legate ad una probabile intensificazione degli scambi con la Grecia e la Turchia, da un lato, e con i paesi che si affacciano sulla sponda orientale del Mediterraneo dall'altro.

Come sarà meglio argomentato in seguito nelle ultime versioni del Piano si è preferito soprassedere nella definizione di obiettivi di traffico, prediligendo l'indicazione di orizzonti strategici più generali.

Fig. 2 – Collegamenti Ro-Ro internazionali nel Mediterraneo



Fonte, RAM Spa, 2015

4.3. LE TRE DIMENSIONI DEL TRAFFICO RO-RO

L'analisi delle dinamiche di traffico e degli andamenti degli scambi di merce a livello nazionale ed internazionale pongono in evidenza tre mercati del traffico Ro-Ro, uno potenziale da attivare ed altri due che sebbene siano già operativi dovrebbero essere, da una parte, potenziati per incrementare le ricadute economiche e commerciali sui territori e, dall'altra, migliorati per aumentare l'efficienza e incrementare la loro sostenibilità ambientale.

Nel 2014 più di 84 milioni di tonnellate di merce sono transitate nei porti italiani all'interno di camion o semirimorchi, di queste circa 54 provenivano da altri porti italiani, mentre le altre 30 tonnellate provenivano o erano dirette da porti del Mediterraneo (Fig. 3).

- mercato potenziale da attivare (*Autostrade del mare 2.0*)

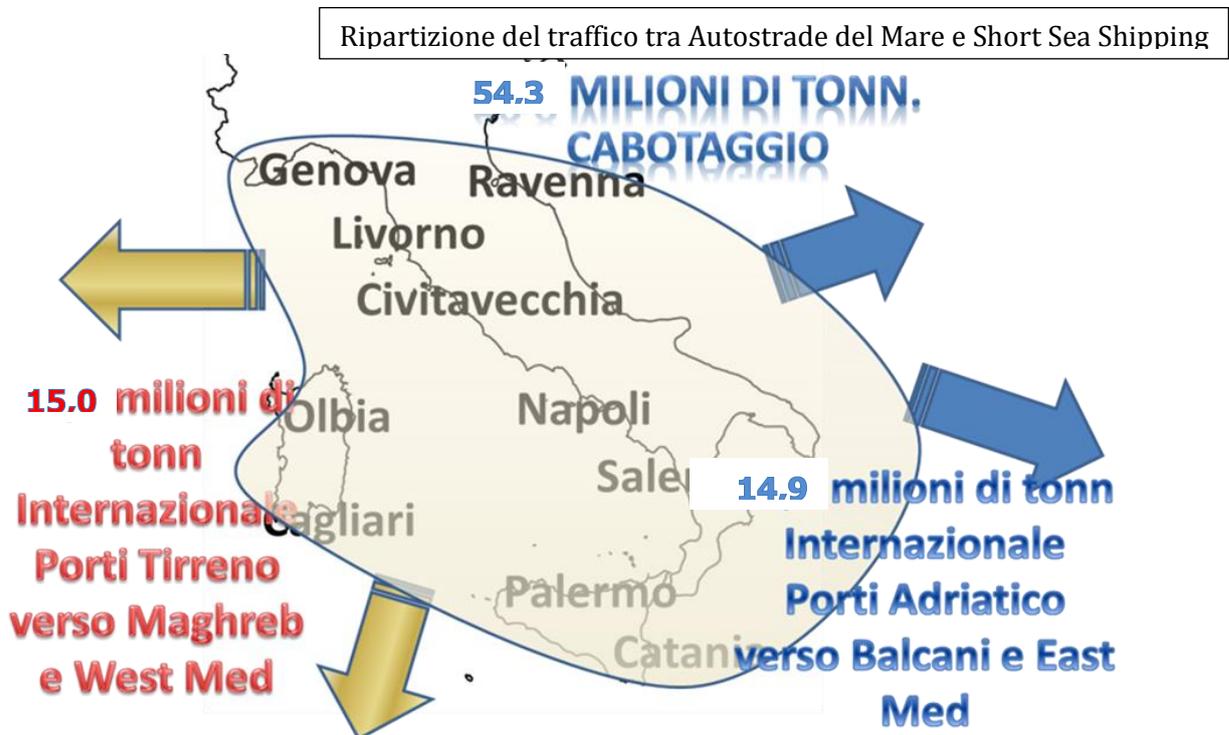
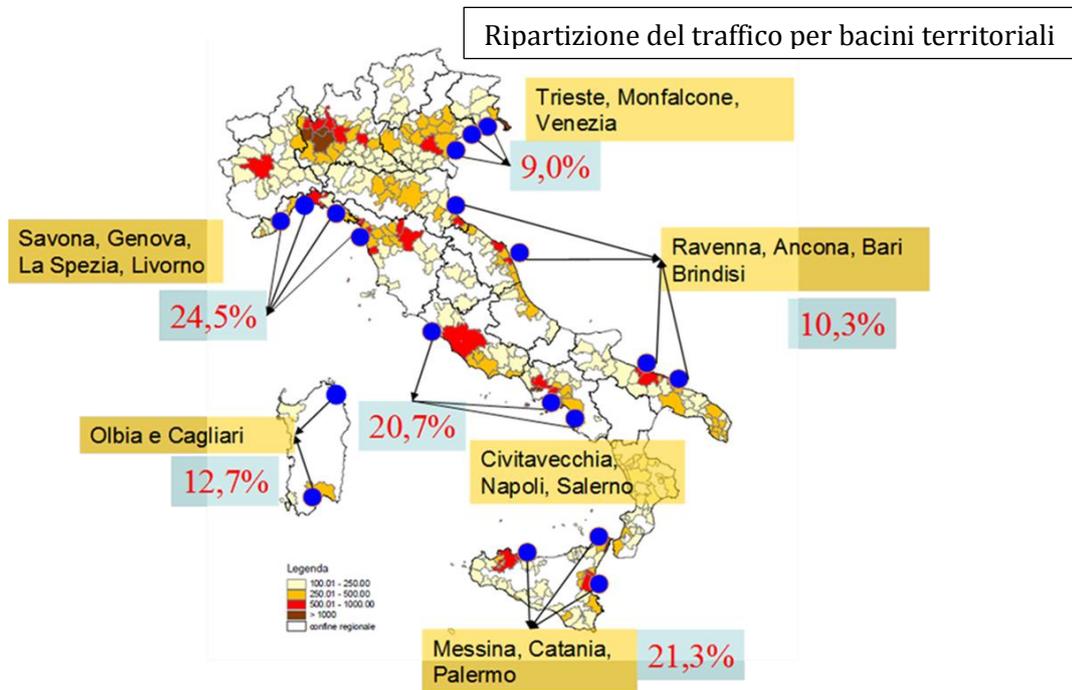
Le dimensioni del traffico stradale di lunga percorrenza di collegamento tra le regioni del Nord e del Sud del Paese, secondo quanto è emerso nell'ambito dello studio Isfort/Confcommercio presentato lo scorso anno, potrebbero garantire un incremento del traffico di cabotaggio di circa il 20% (12 milioni di tonnellate) assorbito dai porti degli archi settentrionale e meridionale del Mari Tirreno e Adriatico. Si tratta di un traffico al momento solo potenziale poiché l'attuale traffico di cabotaggio è assorbito quasi esclusivamente dai collegamenti con le Isole.

- mercato in atto da potenziare (*Short Sea Shipping con Origine e Destinazione Italia*)

L'analisi delle dinamiche degli scambi commerciali internazionali delle regioni italiane mette in evidenza il ruolo chiave del trasporto marittimo nella proiezione estera delle regioni meridionali del Paese. I Porti del Mezzogiorno assorbono infatti circa il 60% dell'import-export meridionale, mentre il resto delle regioni si ferma al di sotto del 30%.

Fig. 3 – Ripartizione del traffico di rotabili dei Porti italiani (2014)

84,2 milioni di tonn. Traffico Ro-Ro dei porti italiani (cabotaggio + internazionale)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Assoport, 2015

- mercato di transito da migliorare (*Short Sea Shipping di attraversamento O/D oltre le Alpi*)

La domanda di trasporto veicolata dal combinato marittimo riguarda anche il traffico di transito, ovvero che utilizza i porti e la rete trasportistica nazionale per raggiungere o proviene da Paesi collocati oltre le Alpi. I porti degli archi settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico per questo segmento di traffico rappresentano i varchi privilegiati di accesso e di uscita per le merci trasportate da camion lungo le direttrici Euromediterranee Sud Est – Nord Ovest e Sud Ovest – Nord Est. Tale traffico oggi è trasportato lungo linee stradali e marittime che nella porzione italiana si servono della parte di rete trasportistica nazionale più congestionata dell'area padana (Fig 4).

Nell'ambito del presente studio, come sarà meglio descritto nei capitoli successivi tale porzione di tragitto potrebbe essere assorbita da linee ferroviarie intermodali in grado di trasferire camion e trailer dai porti di imbarco/sbarco alle principali stazioni ferroviarie del centro Europa.

5. GLI APPROFONDIMENTI

Al fine di completare il ragionamento circa le prospettive del combinato marittimo appare opportuno fissare alcuni punti fermi che sono emersi dall'analisi fin qui condotta:

1. le dinamiche di sviluppo degli scambi di import-export dell'Italia indicano nel Mediterraneo un'area di intensa crescita;
2. l'andamento dei traffici portuali pone in evidenza il migliore posizionamento del trasporto di rotabili per intercettare le quote aggiuntive di traffico marittimo generato dall'incremento degli scambi commerciali con tale area;
3. i porti dei quadranti centrali e settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico sono sicuramente meglio posizionati per gestire le relazioni di traffico tra le aree MED, le circoscrizioni centrale e settentrionale del Paese ed il resto dei Paesi europei.

In considerazione di tali punti si è scelto di esaminare le dinamiche attuali e prospettive di due porti specializzati nel traffico di rotabili collocati sul versante Adriatico (Ancona) e su quello tirrenico (Livorno) per verificare la capacità di tali porti di assorbire il traffico potenziale aggiuntivo proveniente dai Paesi del Mediterraneo.

5.1. IL CASO DEL PORTO DI ANCONA

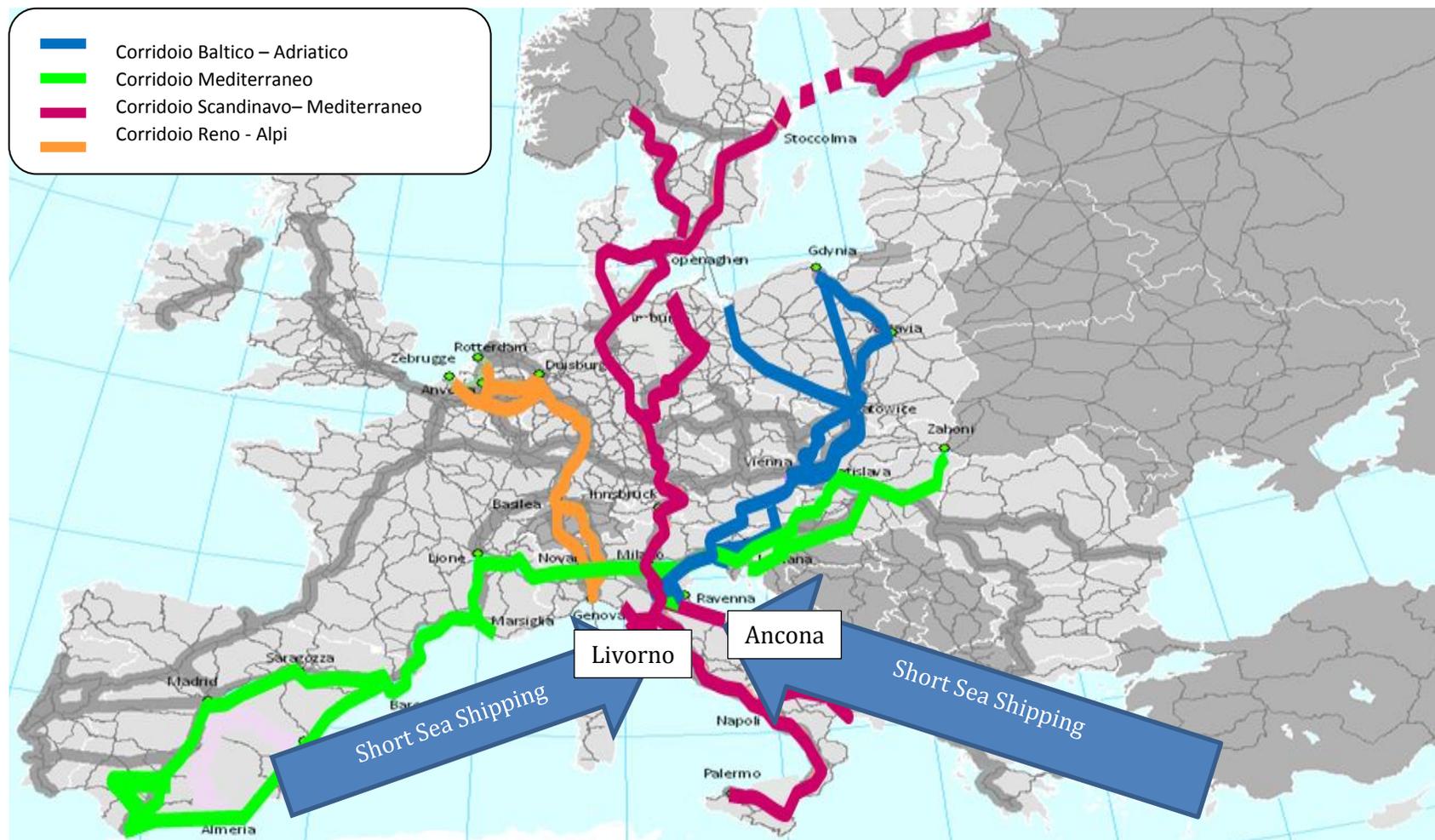
- L'attuale posizionamento

Il Porto di Ancona può vantare all'interno del bacino Adriatico una posizione di primo piano per quanto riguarda il transito di rotabili (camion e trailer). Insieme al trasporto passeggeri esso rappresenta una delle vocazioni principali che lo colloca in una posizione di primo piano nel quadro dei flussi di scambio tra il continente europeo e il resto dei Paesi del Mediterraneo.

Nel 2014, secondo l'ufficio statistico dell'Autorità portuale, il traffico delle merci movimentato dal porto di Ancona ha registrato un deciso rialzo del +22,9% essendosi attestato a quasi 8,6 milioni di tonnellate rispetto a 7,0 milioni di tonnellate nel 2013. Le merci in esportazione sono ammontate a 3,0 milioni di tonnellate (+27,3%) e quelle in importazione ad oltre 5,5 milioni di tonnellate (+20,6%).

Il notevole incremento complessivo del traffico è stato determinato principalmente dalla crescita del +45,6% del petrolio e prodotti petroliferi movimentati con la raffineria API di Falconara che sono stati pari a 4,8 milioni di tonnellate.

Fig. 4 – Integrazione tra flussi camionistici provenienti da Sud-Est e Sud-Ovest e La Rete TEN-T che attraversa l'Italia



Fonte: RFI, 2015

In sensibile aumento anche il traffico delle altre tipologie di carico, che è salito del +2,6% a 3,8 milioni di tonnellate, di cui oltre 1,1 milioni di tonnellate di merci in container (+7,4%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 164.882 teu (+8,2%), 2,0 milioni di tonnellate di merci su rotabili (-1,6%) e 637mila tonnellate di rinfuse solide (+8,8%). L'aumento del volume di rinfuse solide è stato prodotto dalla crescita dei prodotti alimentari e cerealicoli (280mila tonnellate, + 37,1%) e dei prodotti metallurgici, minerali di ferro e minerali e metalli non ferrosi (65mila tonnellate, +12,0%; in diminuzione, invece, la movimentazione di carbone (156mila tonnellate, -26,6%)

L'Isfort nel corso del 2013 insieme all'Autorità Portuale di Ancona ha realizzato un'indagine sul traffico accompagnato (escluso dunque il traffico trailer) intervistando un campione di autisti proporzionale al peso delle relazioni Ro-Ro ed estratto in modo causale per identificare i bacini di traffico dei flussi merci. Agli autisti in attesa di imbarcarsi presso lo scalo dorico è stato chiesto di indicare su una mappa rappresentativa delle regioni NUTS1 l'origine e la destinazione finale del viaggio (Fig. 5).

Fig. 5 – Regioni NUTS1: zonizzazione adottata per l'indagine delle OD dei flussi Ro-Ro merci



L'indagine dei mezzi imbarcati è stata effettuata in un periodo esteso che ha interessato ben cinque mesi dell'anno 2013: giugno, luglio e settembre del periodo estivo e ottobre e novembre del periodo autunnale invernale. Complessivamente l'indagine ha coinvolto un campione altamente significativo (13.118 autisti) che rappresenta il 21% dei TIR censiti nella fase di imbarco nel terminal Ro-Ro di Ancona nell'anno 2013, e il 10% del numero complessivo dei veicoli commerciali transitati nel 2013 nei terminal Ro-Ro di Ancona (132.284 unità tra TIR e trailers).

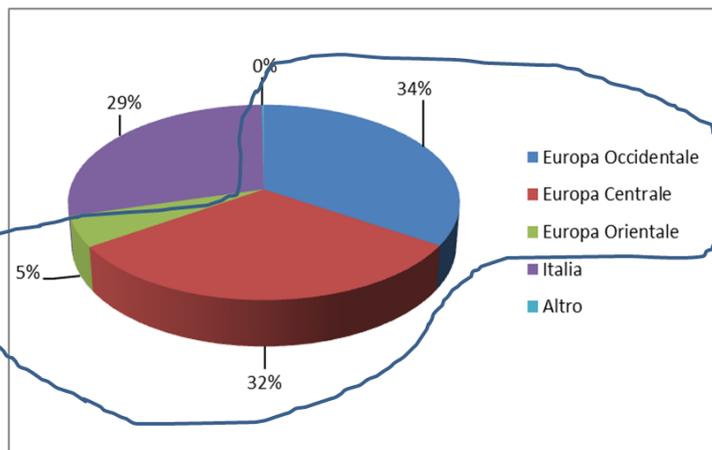
Si tratta di un traffico per lo più di transito. Due camion, ogni tre che si imbarcano ad Ancona, provengono da Paesi collocati al di fuori dall'Italia nelle regioni dell'Europa Occidentale e Centrale (Graf. 9), contrariamente al traffico container che è per la quasi totalità destinato alle Province collocate nella Macro Regione Medio Adriatica: Marche, Abruzzo, Umbria, Romagna meridionale (Ravenna, Rimini e Forlì-Cesena).

Graf. 9 – Destinazione TIR provenienti dalla Grecia e sbarcati nel porto di Ancona (2013)

Milioni di Tonn. trasportate: **1,7 (86,5% del traffico Ro-Ro del Porto)**
103.992 TIR e 10.460 Trailer

Ripartizioni destinazioni greche
33,6% Igoumenitsa
66,4% Patrasso

**Il 71% del traffico
Ro-Ro destinato
alla Grecia ha
origine all'estero.
2/3 solo in Europa
Occidentale e
Centrale**



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine A.P. Ancona, 2013

Le previsioni di crescita dell'import-export tra il quadrante Sud Orientale dell'area Euro-Mediterranea e quello Nord Orientale sono piuttosto elevate. In considerazione di tali previsioni si prevede che il traffico di rotabili nel Porto di Ancona dovrebbe passare dagli attuali 127mila camion/trailer (registrati nel 2014) a quasi 250mila nel 2030.

La dotazione infrastrutturale e le prospettive di crescita della domanda sembrano dunque indicare che l'attivazione di linee ferroviarie intermodali può consentire al Porto di vincere la sfida di consentire ai rotabili di raggiungere rapidamente le proprie destinazioni, riducendo - allo stesso tempo - al minimo gli impatti negativi sulle aree circostanti il Porto.

A tale proposito l'Autorità portuale sta mettendo a punto un'ipotesi di collegamento ferroviario dal Porto verso gli snodi ferroviari di Basilea e di Monaco al fine di attivare due linee plurimodali che dalla Grecia portino i Camion direttamente nel centro dell'Europa (1 - Porto di Ancona – Basilea/Svizzera; 2 – Porto di Ancona – Monaco/Germania).

Tali linee sarebbero pienamente coerenti con:

- ✓ la politica dell'UE volta a sostenere soluzioni di trasporto "co-modali" attraverso l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali;
- ✓ la proposta di rilancio delle Autostrade del Mare (contenuta nella proposta AdM 2.0) orientata a varare misure di sostegno all'intermodalità che incentivino il complesso del percorso plurimodale e non la sola tratta marittima.

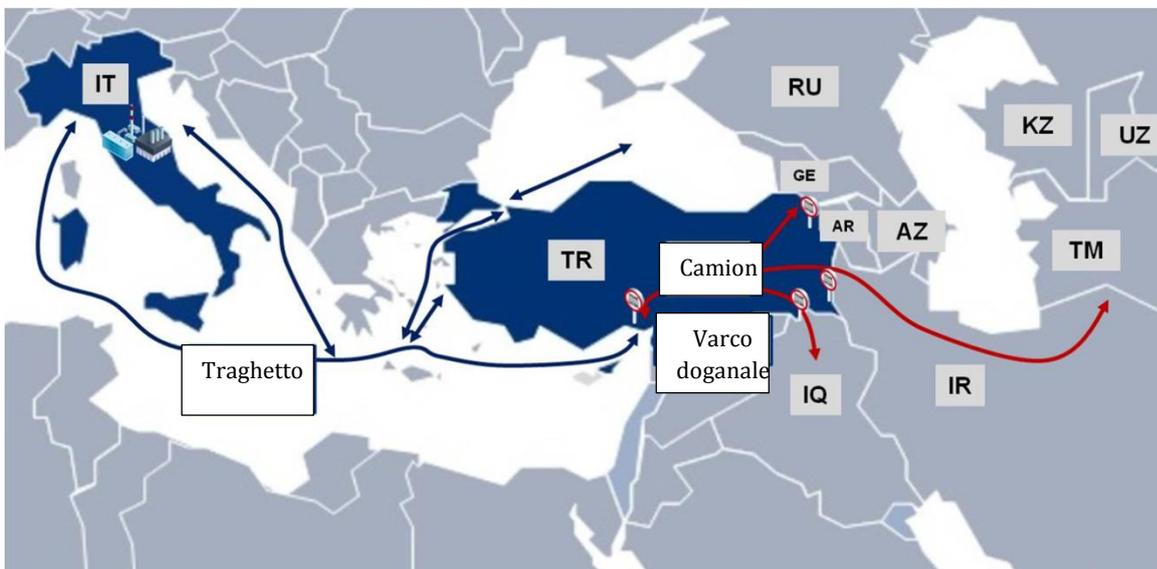
L'attivazione anche di una sola delle due linee non si limiterebbe ad accogliere nuovo traffico riducendo al minimo gli impatti negativi sulla collettività, ma consentirebbe inoltre di incrementare gli impatti positivi del Porto sul territorio circostante, poiché il trasferimento dei camion e dei trailer su carri ferroviari all'interno del Porto favorirà l'attivazione di servizi aggiuntivi in grado di ampliare il numero di imprese e di lavoratori coinvolti nelle attività portuali.

- Le potenzialità future

Se si guarda alle prospettive di sviluppo del traffico Ro-Ro Ancona potrebbe acquisire un ruolo di grande rilievo nel quadro della portualità adriatica. In generale, va tuttavia considerato come il traffico Ro-Ro in Adriatico abbia subito in questi ultimi anni una battuta d'arresto, a causa principalmente della crisi economica della Grecia che si è inevitabilmente riflessa sull'andamento dell'interscambio commerciale con l'Italia, determinando una contrazione del traffico su questa specifica direttrice che risulta una delle principali per tutto l'Adriatico. Guardando al futuro, le prospettive di crescita più interessanti sono legate senz'altro ad un'intensificazione delle relazioni commerciali da un lato con i paesi che si affacciano sulla sponda orientale dell'Adriatico e, più in generale, con l'area balcanica e la Turchia; dall'altro con i paesi dell'Africa settentrionale. In questo scenario Ancona si troverà tuttavia a competere con gli altri porti italiani dell'Adriatico che, come già segnalato in precedenza, spesso detengono una posizione privilegiata – quando non di leadership incontrastata – almeno su alcune specifiche relazioni di traffico; si fa riferimento in modo particolare alle seguenti direttrici:

- ✓ per quanto riguarda i traffici con la Grecia – su cui il porto di Ancona ripone elevate aspettative – al di là delle prospettive economiche quanto meno incerte che caratterizzano questo paese, occorre tener presente come, allo stato attuale, questi traffici siano minacciate anche da altri porti (Ravenna a Nord e Bari a Sud). Lo scalo dorico pur rimanendo il punto migliore di attracco in termini di equilibrio tra distanza/costo del trasporto via mare e distanza/costo del trasporto via terra per le destinazioni collocate da Centro Nord del Paese fino al Nord Europa, potrebbe essere minacciata dalle scelte delle grandi compagnie di navigazione che per altre ragioni potrebbero ricollocare le proprie linee presso altri scali adriatici;
- ✓ per quanto concerne le relazioni con la Turchia, il porto adriatico che intercetta la maggiore quota di traffico nella modalità Ro-Ro è quello di Trieste che storicamente ha sempre rappresentato la porta d'accesso privilegiata per le merci su trailer/rotabili provenienti o dirette verso i mercati dell'Europa centrale, orientale e del Nord. Per avere un'idea della dimensione del fenomeno, basti pensare come ogni anno transitino dallo scalo giuliano più di 200 mila camion provenienti o diretti verso la Turchia, in grado di movimentare con questo paese oltre 5 milioni di tonnellate di merce (Fig. 6);

Fig. 6 – Provenienza dei flussi camionistici imbarcati nei Porti turchi e destinati ai Porti italiani



Fonte: Fondazione ITL, Progetto Easyconnecting, Ancona 2 luglio 2015

- ✓ per quanto riguarda i traffici con l'Albania, si registra un'assoluta supremazia dei porti di Bari e di Brindisi, per ovvi motivi di carattere geografico legati alla forte vicinanza geografica;
- ✓ infine, per quanto riguarda le relazioni con la Croazia, Ancona si conferma porta d'accesso privilegiata dei collegamenti Ro-Ro di linea con questo Paese.

5.2. IL PORTO DI LIVORNO

– L'attuale posizionamento

I volumi di traffico gestiti dallo scalo toscano sono sostanzialmente superiori rispetto a quelli dello scalo dorico. Nel 2014, secondo l'ufficio statistiche dell'Autorità portuale, il traffico rotabile di mezzi commerciali a Livorno si è attestato ad una movimentazione complessiva di 329.386 unità, mentre Ancona si è fermata a 126.606, con un incremento nominale di 21.450 mezzi sbarcati/imbarcati sul 2013 nel caso del porto tirrenico ed un decremento di 5.674 mezzi nel caso del porto adriatico. Alla chiusura in positivo del nodo toscano ha contribuito, sia la movimentazione dei mezzi commerciali in sbarco che ha totalizzato 161.489 unità ed è risultata in crescita del 6,1%, che quella in imbarco che ha chiuso il 2014 con un ammontare complessivo di 167.897 mezzi (+7,8%).

L'analisi dei volumi per singoli collegamenti evidenzia che è stato esclusivamente il traffico di rotabili da/per la Spagna a determinare il trend descritto. Rispetto al 2013, il numero di mezzi commerciali sbarcati/imbarcati dal porto di Livorno con provenienza e/o destinazione Spagna è infatti cresciuto del 50% ed oggi costituisce oltre il 25% dei volumi del porto per questa tipologia di traffico.

In negativo sono invece risultati tutti i traffici da/per le altre destinazioni. I mezzi movimentati da/per la Sardegna sono infatti calati del 2,9%, quelli da/per la Sicilia del 2%, la Corsica del 12% mentre la Tunisia ha registrato una flessione del 6,4 per cento. Nonostante il trend negativo registrato, la Sardegna resta la principale provenienza e destinazione del traffico rotabile con una quota percentuale del 49% (nel 2013 era al 53,7%).

Sui servizi di linea ro/ro regolari nel 2014 sono stati tuttavia movimentati 326.127 mezzi di cui 255.243 semirimorchi (+8,4) e 70.884 mezzi guidati (-1,2%). In termini di metri lineari il traffico rotabile è stato invece pari a 4.097.453 ml (+8,7%) mentre le tonnellate equivalenti del traffico rotabile nel suo complesso sono risultate 10.794.856 in aumento dell'7,8 per cento, di cui 7,8% allo sbarco e 7,7% all'imbarco. Ad Ancona, invece, si registra una riduzione del traffico, sia sulla tratta greca (108.223 Tir e Trailer, pari a – 5%) che rappresenta l'85% dei transiti totali, che su quella croata (11.316 tir e trailer, pari a – 18%), che rappresenta il 9% dei transiti complessivi. La tratta albanese, invece, che costituisce il 5% del traffico totale di tir e trailer, registra una crescita significativa con 6.321 Tir, pari a + 61%.

Lo scalo labronico, oltre ha far registrare volumi decisamente superiori a quelli dello scalo dorico, è caratterizzato da una netta prevalenza di semirimorchi, rispetto ai camion completi, esattamente opposta a quella di Ancona dove invece prevalgono i Tir rispetto ai Trailer. Inoltre nel caso di Ancona il traffico di cabotaggio è assente, mentre a Livorno è sicuramente rilevante.

- Le potenzialità future

Nel segmento del trasporto delle merci su rotabili i porti dell'alto Tirreno in generale e della Toscana in particolare svolgono tradizionalmente una funzione molto rilevante, intercettando oltre un quarto del traffico totale registrato a livello nazionale. D'altro canto, i dati riferiti al 2013 indicano come Livorno sia il primo porto italiano in questo segmento di mercato, con una quota superiore al 13% del totale nazionale, mentre Genova si colloca al secondo posto, con una quota pari al 10% circa. Per quanto riguarda la Liguria, non è

trascurabile neanche il ruolo che svolge il porto di Savona che, con oltre 2 milioni di merci movimentate su trailer/rotabili, ha rappresentato nel 2013 il 13° scalo nazionale per questo tipo di carico.

Anche i porti dell'alto Tirreno, a partire dal 2009, hanno registrato una drastica caduta dei traffici legati a questa specifica modalità di trasporto che tuttavia non è stata omogenea in tutta l'area d'interesse del presente studio, avendo esclusivamente riguardato i porti toscani (-26% fra il 2008 ed il 2013); al contrario, gli scali liguri – grazie soprattutto all'imponente sviluppo di Savona – hanno mostrato una maggiore capacità di tenuta, riuscendo sostanzialmente a ritornare nel 2013 sui livelli di traffico che avevano già raggiunto negli anni antecedenti alla crisi. Questi trend lascerebbero pertanto ipotizzare una maggiore competitività da parte dei porti liguri, in confronto a quelli toscani, anche se è evidente come le dinamiche registrate da ciascun porto in questo segmento di mercato risultino fortemente condizionate dalle scelte operate dalle principali compagnie di navigazione riguardo all'attivazione/cessazione di servizi di linea Ro-Ro e Ro-Pax.

6. LE CONNESSIONI FERROVIARIE IL CONFRONTO TRA SPONDA TIRRENICA E ADRIATICA

6.1. INTEGRAZIONE TRA PORTI, FERROVIE E TRASPORTO INTERMODALE

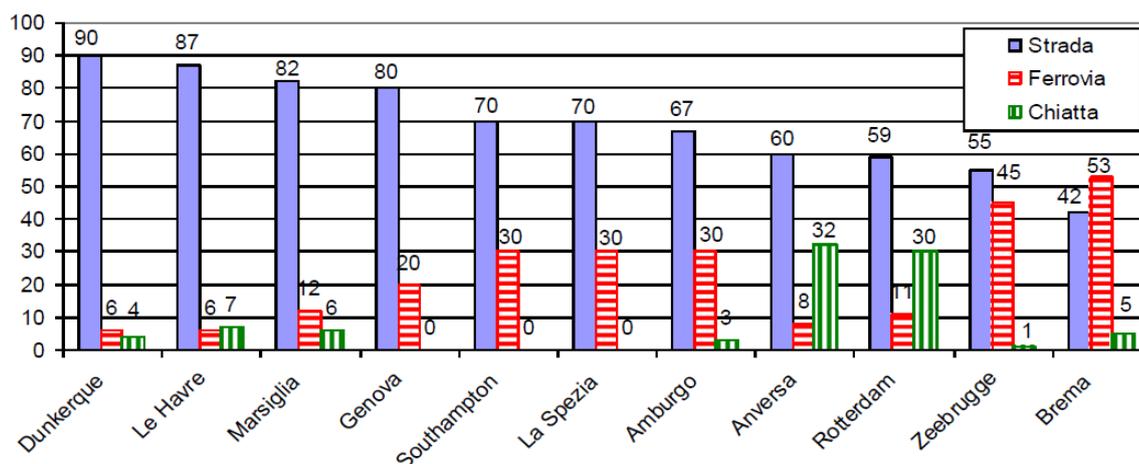
Il dato relativo alla notevole distanza delle provenienze dei camion che si imbarcano nel porto di Ancona, che potrebbe emergere anche nel caso del porto di Livorno soprattutto per quei camion o trailer destinati ai porti Spagnoli, ha messo chiaramente in evidenza l'opportunità di integrare il traffico combinato marittimo - soprattutto nelle relazioni di *Short Sea Shipping* - con il vettore ferroviario. Si tratta infatti di traffico proveniente dalle altre sponde del Mediterraneo destinato, molto spesso verso il resto d'Europa, e che è destinato a transitare lungo le strade italiane. La convenienza del trasferimento su vettore ferroviario, anche solo di parte, di questo traffico, oltre a migliorare l'efficienza complessiva dello spostamento di merci in termini di costi diretti ed indiretti, libererebbe la rete stradale nazionale da traffico di mero attraversamento, con evidenti effetti di abbattimento della congestione in aree tradizionalmente molto trafficate.

Sebbene si tratti di una evidente opportunità, si deve tuttavia constatare che i porti italiani con difficoltà ricevono o inoltrano merce da e verso l'*hinterland* attraverso il vettore ferroviario. Una difficoltà abbastanza diffusa anche nel resto dei porti europei, sia del Nord che del Sud del continente, eccezion fatta per alcune *best practices* tedesche e olandesi. I principali porti italiani che fanno ricorso ai servizi ferroviari sono attualmente, La Spezia, Genova e Trieste che si collocano su quote percentuali di traffico ferroviario abbastanza omogenee con il resto dei porti europei (Graf. 10).

La rete portuale italiana rappresenta il principale canale di assorbimento dei traffici di import ed export del Paese: attraverso di essi transita il 57% del traffico in entrata e il 62% di quello in uscita di cui, però, solo una parte residuale è destinata al trasporto intermodale mare-ferro.

Il trasporto intermodale in Italia è tipicamente terrestre (gomma – ferro) e mal si concilia con il traffico marittimo. Il traffico di container e di casse mobili - nell'ambito del trasporto intermodale - pur avendo fatto registrare volumi di traffico crescenti rispetto a quello di camion e di trailer non esprime – in effetti - una maggiore attenzione alle cosiddette relazioni *waterborne*, quanto piuttosto una migliore versatilità dell'unità di carico riconosciuta dagli operatori del trasporto, soprattutto per servire le grandi imprese capaci di generare flussi consistenti di traffico. Al contrario le piccole e medie imprese, come ricordato in premessa, per volumi e frequenze degli spostamenti rimangono "fedeli" al cosiddetto trasporto "tutto strada".

Graf. 10 – Percentuale di traffico ferroviario sul totale delle merci sbarcate



Fonte: Elaborazione DIPE su dati Autorità portuali

In Italia il trasporto intermodale ha rappresentato nel 2013 circa il 54% del traffico totale di merce transitata sulla rete ferroviaria. In particolare, guardando al traffico gestito, sono state movimentate nel 2013 48,0 mln di tonnellate di merci di cui il 77% in forma di container e di casse mobili, il 10% di veicoli stradali accompagnati e l'12% di rimorchi non accompagnati.

Nel triennio 2011-2013 tale traffico è andato complessivamente diminuendo, passando da 50,0 mln di tonnellate del 2011 a 47,0 mln di tonnellate del 2013. Tuttavia il decremento non è stato omogeneo per tutti i segmenti di traffico, infatti il calo più rilevante è ascrivibile ai semirimorchi non accompagnati che sono scesi del 33% e quelli accompagnati, diminuiti del 31%, mentre il trasporto di container è cresciuto dell'8%. Il fatto che il traffico dei rotabili (accompagnati e non) è dovuta in buona parte alla flessione del trasporto su strada ed in particolare del traffico Ro-Ro in tutti i porti italiani (Tab. 4).

Tab. 4 - Il trasporto intermodale in Italia

UNITÀ DI TRASPORTO INTERMODALE	2011 (a)		2012		2013	
	Tonnellate	Tonn. km	Tonnellate	Tonn. km	Tonnellate	Tonn. km
Container e casse mobili	34.274.950	7.205.892	33.985.150	7.173.075	36.951.390	8.381.149
Semirimorchi non accompagnati	8.658.545	1.599.582	9.554.085	1.826.115	5.751.711	882.382
Veicoli stradali accompagnati	7.500.807	940.267	5.468.473	682.771	5.154.034	607.708
Sconosciuto	55.460	4.386	8.148	552	9.783	581
Totale	50.489.762	9.750.127	49.015.856	9.682.513	47.866.918	9.871.820
Percorso medio		193,1		197,5		206,2

(a) Dal 2011 il confronto tra i dati annuali riferiti ai due gruppi di imprese (Grandi e Piccole e Medie) va effettuato tenendo presente che l'universo dei suddetti due gruppi può variare, di anno in anno, in base al volume del traffico merci, realizzato dalle singole imprese, secondo le soglie individuate dal regolamento Ue 91/2003

Fonte: Istat, Trasporto ferroviario, 2014

Raccordi ferroviari e gestione dei servizi dell'ultimo miglio (*handling* e manovra) rappresentano i fattori di criticità che scoraggiano o rallentano quelle strutture portuali che hanno deciso di ampliare il proprio ventaglio di offerta trasportistica.

L'assenza di infrastrutture e di servizi adeguati può generare tempi e costi così elevati da minare il vantaggio competitivo che l'offerta di trasporto intermodale potrebbe assegnare allo scalo portuale.

Il raccordo, ovvero il tratto di binario che collega alla rete ferroviaria i piazzali in cui i carri vengono caricati/scaricati, rappresenta l'elemento più delicato del sistema, l'interfaccia fra il cliente e il servizio

ferroviario. In Italia la gestione dei raccordi è affidata ad RFI (Gruppo FSI) la cui politica è apparsa negli ultimi anni per lo meno poco attenta nei confronti del settore merci. Spesso il canone viene giudicato dagli operatori economicamente insostenibile e le finestre orarie concesse per l'operatività non congruenti con le necessità degli utilizzatori (porto, interporto, impresa). Senza contare che la soglia minima di movimentazione dei carri, necessaria a garantire la sopravvivenza del raccordo, talvolta non tiene conto delle realtà del territorio e della filiera industriale servita. Inoltre, secondo gli operatori, la normativa vigente non sembra fornire indicazioni chiare e precise in merito a costruzione, manutenzione e gestione operativa degli impianti raccordati e non tiene conto del fatto che l'esercizio dell'ultimo miglio ferroviario ha caratteristiche non equiparabili a quelle dell'esercizio in rete.

I servizi di *handling* e di manovra in piazzale possono essere gestiti da una o più imprese, sia pubbliche che private, ma anche a partecipazione mista pubblico-privata, come ad esempio Terminali Italia⁴, società anch'essa controllata da dal Gruppo FSI che si presenta sul mercato come gestore unico di servizi dell'ultimo miglio, sia presso i terminali intermodali di proprietà di RFI che presso i terminali intermodali di altre società, ma anche Oceanogate Italia e Tper (Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A.).

6.2. LE POTENZIALITÀ DELLE DORSALI ADRIATICA E TIRRENICA

Tenuto conto della conformazione orografica del territorio italiano e delle caratteristiche della linea ferroviaria di collegamento con i terminali ferroviari collocati nel quadrante settentrionale del Paese, appare piuttosto netto il vantaggio competitivo dei porti collocati nell'arco Adriatico settentrionale rispetto a quelli collocati nell'arco Tirrenico settentrionale. Infatti, sia i porti liguri che quelli toscani per raggiungere l'area padana devono superare gli appennini (tosco-emiliano o ligure) per riuscire ad incrociare le linee ferroviarie di collegamento verso tali aree, mentre nel secondo caso la connessione, sia con la dorsale adriatica e la linea Rimini, Bologna e Milano, sia quella di collegamento verso il Brennero via Verona è molto più semplice e soprattutto non deve affrontare particolari pendenze fino ai valichi Alpini.

L'attuale configurazione della rete ferroviaria, ad esempio, nel caso di Livorno prevede il transito dei convogli ferroviari destinati alla Stazione di Milano attraverso la Stazione di Pisa, da dove poi la capitale lombarda può essere raggiunta, o lungo la dorsale tirrenica via Genova, oppure attraverso la dorsale centrale attraverso la Stazione di Firenze, per raggiungere la quale però, da Pisa deve percorrere una linea regionale di collegamento. Al contrario lo scalo di Ancona è già da oggi direttamente collegato alla dorsale adriatica attraverso la Stazione di Ancona collocata nelle immediate vicinanze del Porto (Fig. 7).

I limiti della rete ferroviaria tirrenica dovrebbero però essere risolti grazie agli investimenti programmati nel Piano Industriale del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che al 2017 prevede importanti ampliamenti, sia di *Modulo* (massima lunghezza dei treni in mt), sia di *Sagoma* (altezza e larghezza massima consentita ai convogli ferroviari comprensivo di carri e carichi) che dovrebbero prevedere un sostanziale allineamento delle due direttrici (Fig. 8).

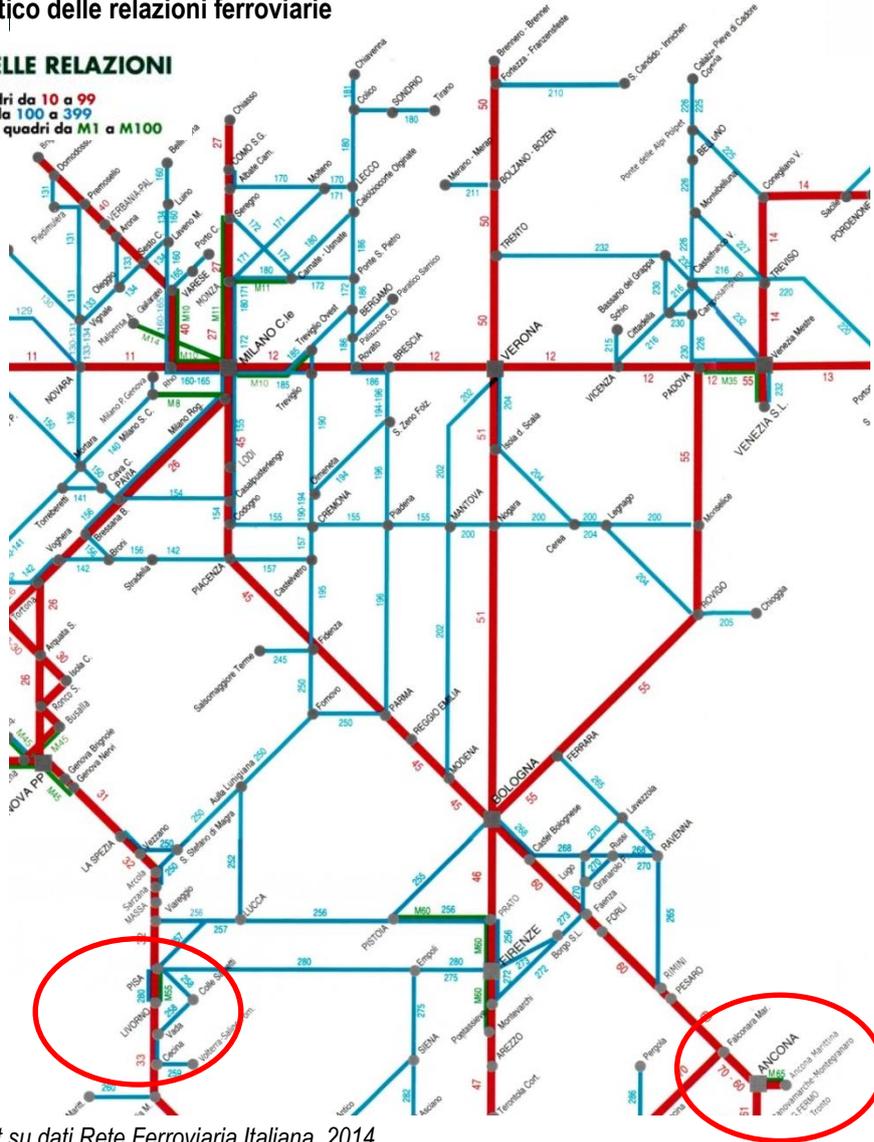
⁴ Controllata all'89% da Rete Ferroviaria Italiana e partecipata per l'11% da Cemat, leader nazionale nel trasporto combinato, Terminali Italia è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato creata per offrire una gestione integrata dei servizi terminalistici all'interno dei terminali intermodali di RFI connessi in network. Il suo obiettivo è quello di valorizzare la capacità delle linee di accesso e degli impianti merci come parte di un unico sistema e ottimizzarne l'utilizzo. La società si propone come il gestore unico dei servizi dell'ultimo miglio ferroviario (*handling* e manovra). Con questo obiettivo, insieme a RFI, è impegnata ad assicurare:

- la promozione di un sistema integrato di offerta agli operatori del trasporto merci (infrastruttura + servizi)
 - la realizzazione di un modello organizzativo integrato tramite la pianificazione congiunta degli orari e delle risorse.
- Fondamento del rapporto RFI-Terminali Italia è il contratto di affidamento del network di terminali per le attività terminalistiche, le responsabilità nelle politiche commerciali e di sviluppo, il rispetto della normativa sulla sicurezza. Nella stessa logica di sistema, per l'integrazione dell'offerta di servizi terminalistici con l'offerta di accesso alla rete di RFI, è attiva inoltre in terminali intermodali di proprietà anche di altre società.

Fig. 7 – Quadro sintetico delle relazioni ferroviarie

INDICE GRAFICO DELLE RELAZIONI

- Principali relazioni, quadri da 10 a 99
- Relazioni locali, quadri da 100 a 399
- Relazioni metropolitane, quadri da M1 a M100



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Rete Ferroviaria Italiana, 2014

Fig. 8 – Aggiornamento della rete ferroviaria nazionale al 2017



Fonte: Elaborazioni Isfort su Piano Industriale Gruppo FSI 2015-2017

Si può dunque ritenere che nel breve e medio periodo i nodi portuali dell'adriatico, in particolare Ancona e Trieste, potranno vantare un discreto vantaggio competitivo rispetto ai porti della sponda tirrenica per quel che concerne le connessioni ferroviarie dai porti verso i confini alpini. Uno svantaggio che dovrebbe essere in futuro ridotto fino ad azzerarsi grazie al progressivo efficientamento della dorsale tirrenica e delle connessioni ferroviarie del quadrante centrale e nord occidentale.

Entrambe le Autorità portuali hanno previsto nei rispetti Piani Operativi Portuali importanti investimenti per l'ampliamento dei servizi ferroviari presenti nelle aree demaniali di loro competenza. In particolare Livorno prevede di dotare alcune banchine di fasci di binari di presa e consegna elettrificati in grado di connettersi direttamente alla rete principale, mentre Ancona ha già ultimato l'allestimento di tali binari (seppur non elettrificati) all'interno della banchina destinata al traffico contenitori.

Tuttavia guardando all'attuale configurazione della rete, mentre dai porti dell'Adriatico, soprattutto Trieste, Venezia e Ancona, è possibile raggiungere i principali valichi ferroviari alpini (Chiasso e Brennero) caricando camion e semirimorchi sui treni (Fig. 9). Inoltre dal punto di vista dell'infrastrutturazione ferroviaria portuale i porti di Trieste e Ancona sono sicuramente già pronti, mentre Venezia è meno attrezzata.

7. IL SUPPORTO DELLE ISTITUZIONI AL POTENZIAMENTO DELL'INTERMODALITA' E DEL COMBINATO MARITTIMO

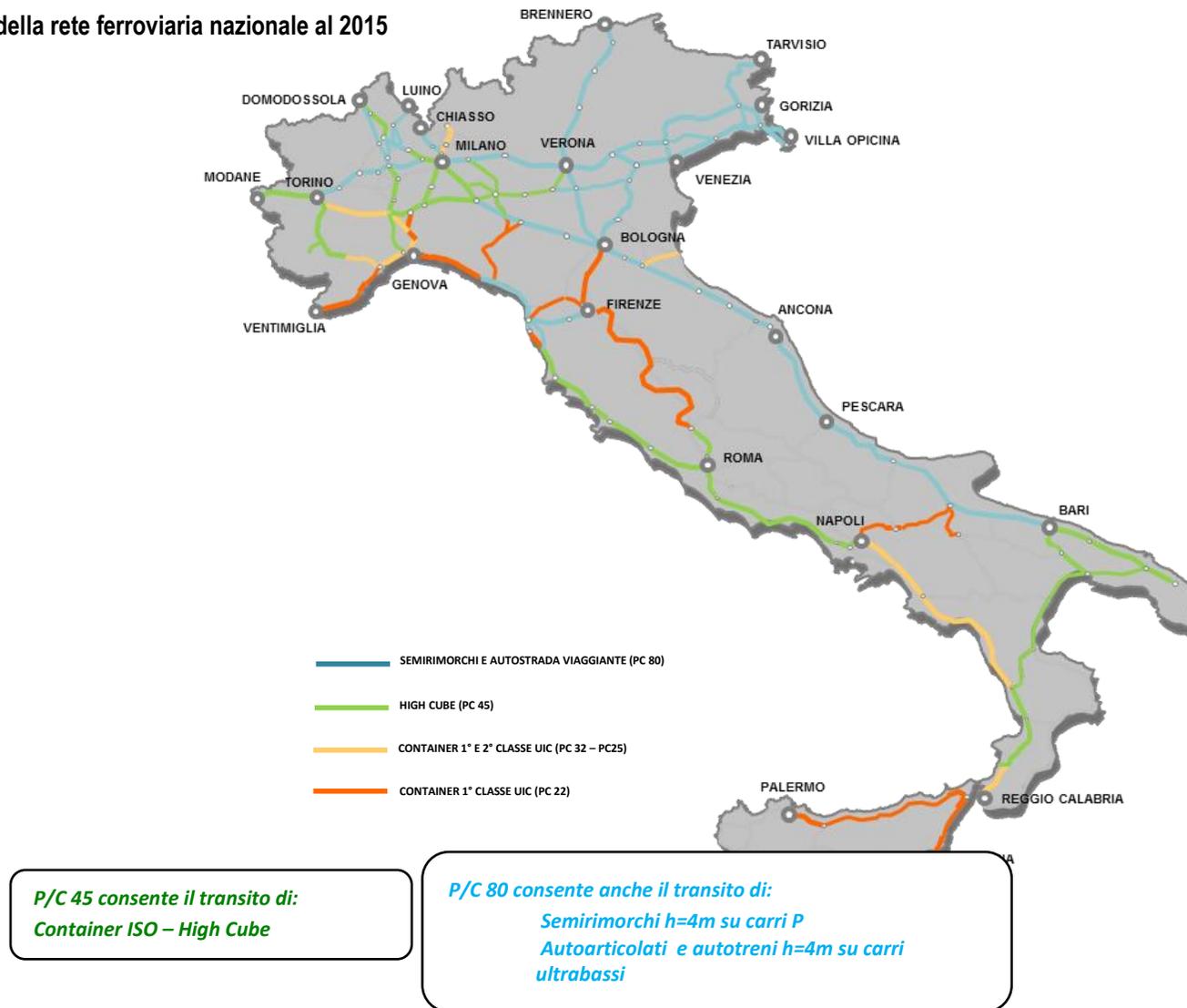
Le questioni dell'assetto istituzionale e della posizione di mercato dei porti sono ormai da qualche anno al centro del dibattito politico. La riforma della legge di riferimento del settore (Legge 84 / 94) in discussione presso le commissioni parlamentari da almeno un paio di legislature ancora però non può dirsi prossima alla conclusione dell'iter di promulgazione.

Tuttavia due iniziative che hanno visto coinvolte, prima la Presidenza del Consiglio dei Ministri (Dipartimento per la Programmazione e il Contenimento della Politica Economica), poi il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, sembrano aver voluto imprimere al percorso una accelerazione. Le conclusioni di tali lavori sono sintetizzati all'interno di due volumi, il primo dal titolo "Iniziativa di studio sulla portualità italiana" e il secondo dal titolo "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" (PSNPL).

Purtroppo le dimissioni del Ministro Maurizio Lupi, hanno provocato, prima, un rallentamento e, successivamente, un ampliamento di riflessione in merito al secondo lavoro. Il Ministro Graziano Delrio ha voluto infatti riprendere il percorso avviato dal suo predecessore, cercando di mantenere inalterata la struttura portante dello studio e delle proposte in esso contenute, dando tuttavia un taglio personale a tali proposte.

Questo percorso ha trovato un primo passaggio istituzionale lo scorso 3 luglio, quando il Consiglio dei Ministri ha approvato un primo testo che disegna gli assi strategici del Piano e le priorità in agenda.

Fig. 9 – Attuale configurazione della rete ferroviaria nazionale al 2015



Fonte: RFI, 2015

7.1. INIZIATIVA DI STUDIO SULLA PORTUALITÀ NAZIONALE

Lo studio a partire da una approfondita analisi, sia della domanda di trasporto marittimo, che sull'offerta delle sedi portuali nazionali ed in considerazione degli orientamenti della politica dei trasporti comunitaria, ha svolto un'ampia consultazione presso i principali stakeholder del comparto (Autorità portuali, Compagnie di *shipping*, ecc.).

Al termine di questa *survey* ha messo a punto due strumenti fondamentali:

- ✓ una batteria di indicatori per aiutare l'amministrazione a definire le priorità per l'allocazione delle risorse (Tav. 1);
- ✓ una serie di indicazioni per orientare le *policy* di settore.

La batteria – riportata nella pagina seguente - intende proporre un metodo per quanto possibile oggettivo per stabilire una scala di priorità nell'erogazione dei fondi. Tale schema non si limita a guardare l'esistente, ma valuta anche la capacità della comunità portuale, sia di attirare risorse aggiuntive, sia di migliorare la propria posizione competitiva in termini di crescita/diminuzione dei traffici, o apertura/chiusura di nuovi segmenti di mercato.

Per quanto riguarda invece le indicazioni di *policy*, dopo aver analizzato, sia la programmazione delle singole autorità portuali, sia gli orientamenti dell'amministrazione centrale, il documento sottolinea la necessità di guardare non solo ai deficit infrastrutturali lato mare (fondali), lato terra (lunghezza banchina, aree di stoccaggio e di movimentazione), ma anche di processo. La questione dei tempi di transito all'interno dei porti è particolarmente sentita dagli operatori che richiedono maggiore efficienza organizzativa e soprattutto uno snellimento delle procedure burocratico amministrative.

Per quanto riguarda invece l'organizzazione istituzionale (*governance*) lo studio propone sistemi territoriali integrati sul modello dei *core multi port gateways*:

due nell'Italia Settentrionale:

- ✓ Nord Tirreno (Savona, Genova, La Spezia e Livorno);
- ✓ Nord Adriatico (Ravenna, Venezia e Trieste);

due nell'Italia Meridionale:

- ✓ Campano (Salerno e Napoli);
- ✓ Pugliese (Brindisi, Bari e Taranto).

Questi sistemi possono coprire il complesso dei servizi di trasporto dai passeggeri (crociere e traghetti), alle merci (container, merce varia, rinfuse, ecc.). Vi sono poi tre porti che invece possono svolgere funzioni specifiche, come Gioia Tauro sul versante del *transshipment* e Civitavecchia e Ancona per quanto riguarda le Autostrade del Mare.

La gerarchizzazione degli scali in base a criteri, per quanto possibile, oggettivi e soprattutto omogenei per tutta la portualità nazionale e l'accorpamento delle sedi portuali all'interno di sistemi territoriali e logistici coerenti con gli assi di collegamento trasportistico continentali definiti a livello comunitario, consentirebbe di programmare meglio la spesa riuscendo ad identificare per ciascun bacino di mercato le priorità di investimento evitando la dispersione delle risorse all'interno di una pluralità autorità portuali di media e piccola dimensione.

Tav. 1 – Sistema di indicatori per caratterizzare un sito portuale ai fini del supporto decisionale alla programmazione infrastrutturale e del confronto tra diversi porti e cluster portuali, definirne la propensione allo sviluppo e individuare i criteri qualitativi di riparto dei fondi

SETTORE	INDICATORE	RANGE DI PESI POSSIBILI %
APPARTENENZA ALLE RETI TEN-T	Appartenenza alla rete <i>core</i> o a quella <i>comprehensive</i> , collegamento ai corridoi europei	10-15
DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE PORTUALE	Dotazione banchine per profondità e superficie piazzali	20 – 40
COLLEGAMENTI	Efficienza infrastrutture di collegamento viarie e presenza collegamento diretto con rete autostradale	
	Efficienza infrastrutture di collegamento ferroviarie, collegamento ferroviario diretto con rete principale e distanza interporti via ferrovia	
COLLOCAZIONE TERRITORIALE	Interazione con la città e dimensioni del bacino economico di influenza	
	Fondale, disponibilità di retroterra portuale, morfologia entroterra	
TRAFFICI	Volume di traffico general cargo e container, capacità residua di volumi di gestione delle merci	
	Modal split, presenza piattaforma logistica e distripark	
PROGRAMMI	Decorrenza PRP vigente e stato di approvazione nuovo PRP, livello di progettazione iniziative del piano triennale, informazione del pubblico e condivisione delle iniziative	
	Infrastrutture in programma (banchine piazzali, dragaggi) Costo, copertura finanziaria e investimenti privati per infrastrutture in programma triennale	
AMBIENTE	Criticità per vicinanza industrie, dragaggio, laguna, SIN, vicinanza SIC/ZPS/Posidonia	
EFFICIENZA	Tempi gestione merci tempi medi di "gestione" delle merci all'interno dei porti, durata media operazioni doganali, manovre ferroviarie	
PROJECT FINANCING	numero e importo operazioni in PPP fatte e previste, misura delle partecipazione privata	
PROGRAMMAZIONE NAZIONALE O DI AREA	Presenza in: allegato infrastrutture, piano nazionale porti**, piano di <i>cluster</i> portuale, piani di sviluppo RFI, Piani di sviluppo ANAS, piano per il Sud	<5; <2,5; <2,5; <2,5; <2,5; <2,5
COFINANZIAMENTO PIANO TRIENNALE	Regionale, privato	<2,5 <5
CAPACITA' DI SPESA	Rapporto spesa /finanziamenti	0-10 (lineare)
CRESCITA	Incremento dei traffici vs trend nazionale	0-5 (lineare)

** Lo studio evidenzia la necessità di un piano nazionale porti che sarà recepita dall'avvio dei lavori per il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

7.2. IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA (PSNPL)

Il PSNPL sostanzialmente prosegue l'iter di approfondimento avviato con il precedente studio riportato nel paragrafo precedente.

La fase di elaborazione di questo secondo documento ha visto coinvolti, oltre alla struttura tecnico-amministrativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un Comitato di esperti rappresentativo del mondo delle imprese e delle istituzioni presenti nelle realtà portuali, supportati da un *advisor* tecnico che ha agevolato il confronto tra le parti e sintetizzato i risultati.

L'avvicendamento tra i Ministri Lupi e Delrio ha comportato l'ampliamento del team di esperti. Questi ultimi hanno ordinato il materiale già messo a punto dal precedente gruppo, con l'obiettivo di riassumere la Visione che guida l'impostazione, gli obiettivi prioritari e le azioni necessarie per raggiungere tali obiettivi.

L'inquadramento strategico del Piano è piuttosto chiaro e iscrive la portualità e la logistica nazionale tra gli asset principali per agevolare lo sviluppo del Paese, migliorare la competitività delle sue imprese, accelerare il processo di integrazione con il resto dei Paesi del Mediterraneo, riequilibrare il divario tra Nord e Sud del Paese, contenere l'impatto ambientale del trasporto di merci e persone.

Gli obiettivi e le azioni che da tale inquadramento discendono sono orientate sostanzialmente a semplificare le procedure, ottimizzare i processi, integrare le funzioni e gli attori, migliorare la governance complessiva del sistema dando maggiore peso alla direzione centrale nazionale, collocata in seno al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e ridimensionando l'autonomia di ciascuna sede portuale (Tav. 2).

Tav. 2 – Piano strategico nazionale della portualità e della logistica: Vision, Obiettivi e Azioni

<p>UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Il sistema portuale e logistico: ✓ Per la ripresa economica del Paese ✓ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea ✓ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno ✓ Per la promozione della sostenibilità 	<p>Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento</p>	<p>Azione 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale</p>
	<p>Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</p>	<p>Azione 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori</p>
	<p>Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri</p>	<p>Azione 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra</p>
	<p>Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico</p>	<p>Azione 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche</p>
	<p>Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</p>	<p>Azione 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri</p>
	<p>Obiettivo 6 Innovazione</p>	<p>Azione 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana</p>
	<p>Obiettivo 7 Sostenibilità</p>	<p>Azione 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti</p>
	<p>Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</p>	<p>Azione 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali</p>
	<p>Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale</p>	<p>Azione 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare</p>
	<p>Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare</p>	<p>Azione 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana</p>

Fonte: Ministero Infrastrutture e Trasporti, 2015

Rispetto all’iniziativa di studio, il Piano è meno approfondito sul versante dell’analisi della domanda e dell’offerta, così come per quanto riguarda le proiezioni di traffico e la valutazione degli impatti attesi, mentre è più dettagliato su quello delle indicazioni operative in termini di *governance* portuale.

L’obiettivo che contiene le azioni relative allo sviluppo di collegamenti intermodali connessi allo sviluppo delle Autostrade del Mare di cabotaggio ed internazionali è quello relativo al miglioramento dell’accessibilità e delle collegamenti marittimi e terrestri (Obiettivo 3).

Le azioni previste dal Piano entro tale misura collimano perfettamente con l’analisi fin qui esposta e sembrano dunque tenere conto della necessità di ampliare le Autostrade del Mare nazionali con le linee di Short Shipping Mediterranee ed il collegamenti intermodali dei corridoi TEN-T (Tav. 3).

Tav. 3 - Azioni previste all’interno dell’Obiettivo 3 – Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri

<p>AZIONE 3</p> <p>Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l’accessibilità dei porti via mare e via terra</p>	<p>3.1. Semplificazione delle manovre ferroviarie nei porti</p> <p>3.2. Estensione dei corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all’interno dei porti gateway internazionali</p> <p>3.3. Introduzione del <i>Fast Corridor</i> Ferroviario in scali merci con dotazione e volumi di traffico adeguati</p> <p>3.4. Misure per la promozione dei collegamenti via mare con accesso ai terminali nazionali strategici per i traffici da e verso i porti del Mediterraneo</p> <p>3.5. Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici Ro-Ro e delle Autostrade del Mare attraverso l’aggregazione e l’incentivazione della domanda di trasporto merci.</p> <p>3.6. Misure per la promozione e lo sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi per l’inoltro terrestre delle merci rinfuse e unitizzate in arrivo e partenza dai porti Adriatici.</p>
---	--

Fonte: Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, MIT, 2015

7.3. MOTORWAYS OF THE SEA (MOS) E CORRIDOI EUROPEI DI TRASPORTO (TEN-T)

Lo sviluppo dei corridoi di trasporto rappresenta fin dagli anni '90 uno dei principali assi strategici della politica europea dei trasporti. Fin dal primo disegno di Essen del 1994⁵ tra i 14 progetti prioritari le Autostrade del Mare erano menzionate, così come nelle successive revisioni, sia estensive (volte ad incrementare il numero dei progetti), sia restrittive (orientate a selezionare le cosiddette “prime priorità”), lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* e del Combinato marittimo sono sempre rimasti ai vertici dell’agenda europea dei trasporti, sia per le connessioni nelle fasce costiere settentrionali (Mare del Nord e Mar Baltico), sia in quelle meridionali (Mediterraneo).

– Programmazione 2007-2013 (TEN-T)

Nell’ultimo ciclo di programmazione europea (2007-2013) i progetti destinati alle Autostrade del Mare sono stati ben 45 i progetti finanziati dalla Commissione Europea di cui 15 si sono già conclusi e 30 devono ancora essere completati. Il costo complessivo di tali progetti si attesta intorno ad 1,5 miliardi di € (1,486 MLD €) con un contributo erogato dalla Commissione di poco meno di 370 milioni di € (368,3). I progetti hanno riguardato per lo più i collegamenti della fascia costiera settentrionale. Il valore dei progetti realizzati, o fase di realizzazione in tale fascia rappresentano l’80% degli importi stanziati e il 75% delle somme messe a disposizione dalla Commissione Europea per questo genere di progetti. Le aree di intervento nell’ambito delle quali si sono sviluppati i progetti in questione sono tre:

1. Sicurezza, condizioni di lavoro, Information & Communication Technology (ICT);

⁵ Consiglio Europeo tenutosi ad Essen in Germania dove fu avviata la politica comunitaria dei Corridoi Trans Europei di Trasporto (TEN-T)

2. Linee marittime e collegamenti intermodali;
3. Protezione ambientale e trasporto marittimo sostenibile.

In tutte e tre gli ambiti il volume dei progetti vincolati alla fascia costiera settentrionale rimane predominante rispetto a quelli della fascia meridionale, tuttavia vi sono importanti differenze tra i segmenti. Infatti mentre gli interventi di sviluppo tecnologico e potenziamento dei sistemi informativi che hanno interessato in parte o esclusivamente i Paesi del Mar Mediterraneo raccolgono quasi la metà dei finanziamenti concessi dalla Commissione (45,7%), quelli volti a promuovere nuove linee marittime e collegamenti intermodali si fermano a poco meno di 1/3 (32,3%), mentre le iniziative di potenziamento delle reti di rifornimento e dei motori compatibili per combustibili alternativi, vedono l'area Mediterranea praticamente assente, poiché rappresenta meno del 3% dei contributi comunitari (2,8%) (Tab. 5).

L'evoluzione temporale del programma TEN-T ha visto una prima fase della programmazione piuttosto concentrata nella realizzazione di opere, mentre a partire dal 2010 la componente studi si è progressivamente affermata, venendo raggiunta, in termini di numero di progetti avviati, da quella dei lavori solo al termine della programmazione nel 2013 (Graf. 11).

Ampliando l'analisi al passato decennio e prendendo in considerazione il complesso dei progetti finanziati dalla Commissione Europea attraverso una pluralità di strumenti di finanziamento, si può notare che nella prima metà della decade gli interventi hanno riguardato l'avvio della politica ed i porti (servizi e connessioni trasportistiche), mentre a partire dal 2010 hanno preso progressivamente il sopravvento le attività più di sistema, sia legate allo sviluppo dei sistemi informativi, ma soprattutto alla sostenibilità ambientale in particolare volti a favorire l'introduzione di carburanti alternativi ai derivati del petrolio (Graf. 12).

– Programmazione 20014-2020 Connecting Europe Facility (CEF)

Il prossimo ciclo di programmazione varato dalla Commissione Europea si estende nuovamente lungo un arco temporale di 6 anni dal 2014 al 2020. La denominazione del programma è mutata, non più TEN-T, ma CEF (*Connecting Europe Facility*) così come la dotazione finanziaria che rispetto alla passata programmazione è più che triplicata passando dagli 8 MLD di € del programma TEN-T (2007-2013) a 26,2 MLD di € del programma CEF (2014-2020). Il primo ciclo di finanziamenti avviati nel 2014 ha già stanziato per programmi legati alle Autostrade del mare 250 milioni di €. L'intensità del contributo della Commissione varia in relazione alla tipologia degli interventi proposti:

- ✓ Lavori: fino al 30%;
- ✓ Studi orientati alla sperimentazione di azioni pilota: fino al 50%;
- ✓ Studi: fino al 50%.

La quota di finanziamento comunitaria può salire fino all'85% per i progetti di Autostrade del mare che vedano coinvolti Paesi eleggibili per l'acquisizione di contributi dal Fondo di Coesione. Gli interventi di attivazione, ampliamento delle Autostrade del Mare finanziati nell'ambito del CEF riguardano sia il potenziamento delle infrastrutture portuali che altri aspetti non strettamente legati ai nodi portuali (Tab. 6).

L'impostazione del programma CEF è stata guidata anche da una consultazione dei principali stakeholder del settore i quali, alla luce dell'esperienza dei programmi TEN-T, hanno ribadito la necessità di proseguire il sostegno a quei progetti orientati a sperimentare carburanti alternativi anche in considerazione della prossima entrata in vigore di regolamenti particolarmente restrittivi per quanto riguarda le emissioni e, dall'altra, di favorire l'integrazione tra il trasporto marittimo e le modalità di trasporto terrestre per l'inoltro nell'entroterra delle merci. Infine si è sottolineata la necessità di proseguire nell'intento di sostenere soprattutto quelle iniziative in grado di aprire nuovi percorsi di sperimentazione, sia sul versante della dotazione infrastrutturale che dell'organizzazione dei processi e delle procedure.

Tab. 5 – Quadro progetti Transnazionali AdM area MED finanziati dal programma TEN-T (2007-2013)

Progetti dedicati a: Sicurezza, Condizioni di lavoro, Information & Communication Technology

Codice di progetto	Titolo	Costo Totale (€ M)	Contributo TEN-T (€ M)	Contributo ITALIA (€ M)	Ripartizione percentuale Fasce costiere	Ripartizione percentuale Fasce costiere
2010-EU-21101-S	MoS 24 - ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS	4,9	2,5	1,9		
2010-EU-21102-S	Monitoring and Operation Services for Motorways of the Sea (MOS4MOS)	5,6	2,8	n.d		
2010-EU-21105-S	MIELE	16	8	2,5		
2010-EU-21106-S	ITS Adriatic multi-port gateway	2,9	1,4	1,1		
2011-EU-21004-S	TrainMoS	2,5	1,3	n.d		
2012-EU-21019-S	ANNA - Advanced National Networks for Administrations	37,1	18,5	1,5		
2012-EU-21020-S	Business to Motorways of the Sea	11,4	5,7	0,8		
2012-EU-21021-S	WiderMoS	5,9	3	1,2		
2013-EU-21012-S	TRAINMOS II	2,8	1,4	n.d.		
	Mediterraneo	89,1	44,6		32,4	45,7
	Oceano Atlantico, Mare del Nord e Baltico	186	53		67,6	54,3
Totale		275,1	97,6		100,0	100,0

Progetti dedicati all'attivazione di linee marittime e collegamenti intermodali

Codice di progetto	Titolo	Costo Totale (€ M)	Contributo TEN-T (€ M)	Contributo ITALIA (€ M)	Ripartizione percentuale Fasce costiere	Ripartizione percentuale Fasce costiere
2011-EU-21001-M	Adriatic Motorways of the Sea (ADRIAMOS)	56,7	12,2	10,7		

2012-EU-21011-P	TWIN-PORT	56,3	11,3	n.d.		
2013-EU-21001-P	BRIDGE - Building the Resilience of International & Dependent Gateways in Europe	72	14,2	n.d.		
2013-EU-21017-S	Development of North Adriatic ports multimodal connections and their efficient integration into the Core Network (NAPA STUDIES)	5,6	2,8	1,1		
	Mediterraneo	190,6	40,5		27,4	32,3
	Oceano Atlantico, Mare del Nord e Baltico	504,7	84,9		72,6	67,7
Totale		695,3	125,4		100,0	100,0

Progetti dedicati a: protezione dell'ambiente e modalità di trasporto marittimo sostenibili

Codice di progetto	Titolo	Costo Totale (€ M)	Contributo TEN-T (€ M)	Contributo ITALIA (€ M)	Ripartizione percentuale Fasce costiere	Ripartizione percentuale Fasce costiere
2011-EU-21007-S	COSTA	3	1,5	0,4		
2013-EU-21019-S	Costa II East - Poseidon Med	5,1	2,6	n.d.		
	Mediterraneo	8,1	4,1		1,6	2,8
	Oceano Atlantico, Mare del Nord e Baltico	508,1	141,2		98,4	97,2
Totale		516,2	145,3		100,0	100,0

TOTALE PROGETTI DI AUTOSTRADE MARE FINANZIATI NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA TEN-T (2007-2013)

	Mediterraneo	287,8		89,2	19,4	24,2
	Oceano Atlantico, Mare del Nord e Baltico	1198,8		279,1	80,6	75,8
	Totale complessivo progetti MoS	1486,6		368,3	100,0	100,0

Tab. 5 – Quadro progetti Nazionali marittimo ed intermodale finanziati dal programma TEN-T (2007-2013)

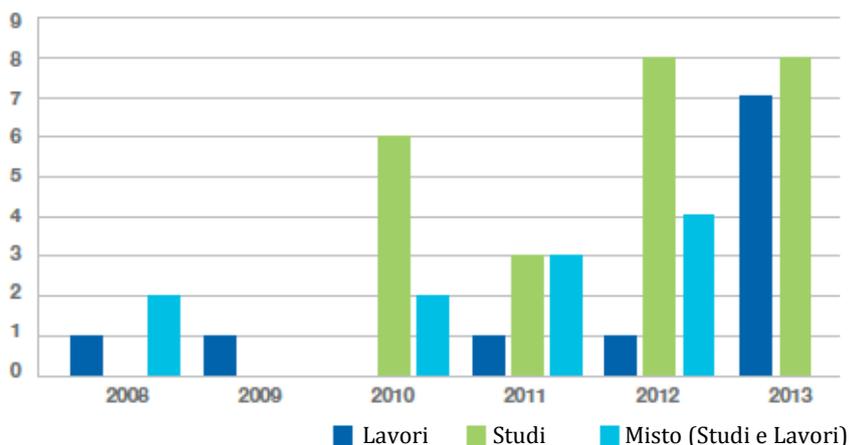
Codice di Progetto	Titolo	Conclusione del progetto	Contributo ITALIA
2009-IT-91406-S	Progetto strategico per lo sviluppo dell'accessibilità del porto di Venezia e dei collegamenti multimodali con la rete trans-europea	31/12/2011	1.256.281
2011-IT-94006-S	Studio per la preparazione di un PPP volto all'incremento della capacità del porto di Venezia ed al relativo sistema logistico	31/12/2014	770.000
2012-IT-91002-S	Hub portuale di Ravenna: progettazione finale dettagliata ed analisi tecniche di supporto	31/12/2015	2.197.000
2012-IT-91132-P	Ampliamento del terminal combinato Ronco Canepa e rinnovamento delle infrastrutture intermodali ausiliarie	31/12/2015	3.900.000
2013-IT-91033-S	Piattaforma retroportuale del porto di Livorno - opere ferroviarie per sezioni mancanti: ponte di scavalco verso Interporto Vespucci e bypass per stabilimento di Pisa	n.d.	678.702
2013-IT-91021-S	Piattaforma retroportuale del porto di Taranto presso la stazione di Ferrandina (Matera) con 4 snodi ferroviari - Progettazione	n.d.	932.500
2013-IT-92050-S	Studio per lo sfruttamento dell'energia prodotta da moto ondoso attraverso l'applicazione della tecnologia pilota REWEC3 finalizzato alla mobilità sostenibile nel Porto di Civitavecchia	n.d.	607.500
2013-IT-91054-S	Studio di fattibilità, progettazione preliminare e analisi costi-benefici per lo sviluppo dell'intermodalità tra il Porto di Civitavecchia e le reti TEN-T attraverso la riorganizzazione del sistema ferroviario all'interno del porto	n.d.	620.000
2013-IT-92019-S	Studio, con implementazione pilota, volto allo sviluppo di una piattaforma tematica per contribuire allo snellimento delle procedure di transito nei varchi portuali	n.d.	920.000
2013-IT-91049-S	Studi di fattibilità del nuovo Piano Regolatore del porto di Genova e progettazione preliminare e definitiva della nuova diga di protezione del bacino di Sanpierdarena.	n.d.	3.815.000
2013-EU-92058-S	Smart energy efficient and adaptive Port Terminals (Sea Terminals)	n.d.	n.d.

Tab. 6 – Aree di intervento programma CEF (2014-2020)

Interventi infrastrutturali in ambito portuale	Altri interventi non vincolati alle sedi portuali
– lato mare (banchine, piazzali, ecc.) e terra (aree retroportuali)	– riduzione impatto ambientale
– information and communication technologies	– ottimizzazione dei processi e delle procedure
– collegamenti per agevolare l'integrazione tra mezzi di trasporto terrestri e marittimi	– piattaforme ICT e sistemi informativi, compresa la gestione del traffico e i sistemi elettronici di monitoraggio e gestione

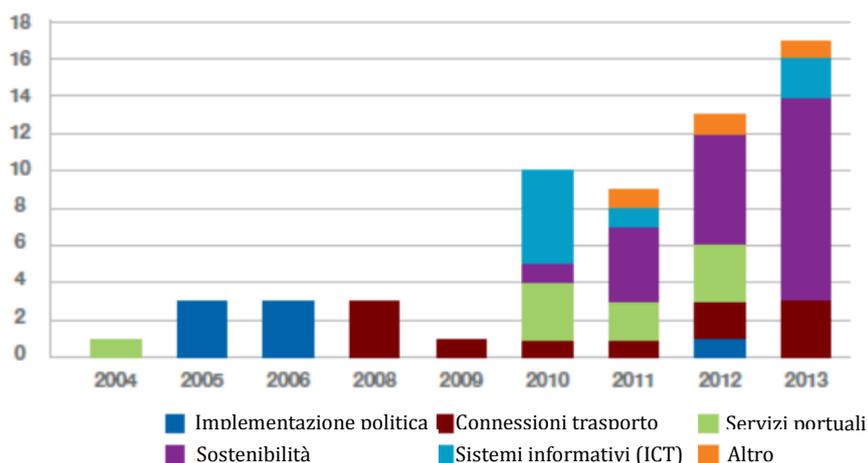
Fonte: Programma CEF (2014-2020)

Graf. 11 - Numero di progetti di AdM realizzati per anno e tipo di attività – programma TEN-T (2007-2013)



Fonte: Inea, Commissione Europea 2015

Graf. 12 - Progetti di AdM finanziati dai programmi comunitari nel periodo (2004-2013) per categoria



Fonte: MOS – One step helpdesk, 2013

- Esito primo bando CEF (2014)

All'inizio del mese di luglio la Commissione UE ha approvato diffuso una prima lista dei progetti ammessi al co-finanziamento a seguito del primo bando pubblicato al termine del 2014, la cui dotazione finanziaria è tra le più cospicue nella storia recente dei finanziamenti dell'Unione europea ai progetti TEN-T. Nonostante ciò il numero dei progetti e gli importi dei contributi richiesti è stato nettamente superiore alle risorse stanziare e pertanto gli uffici della Commissione sono stati chiamati a svolgere un'opera di attenta selezione. Sebbene la lista definitiva dei progetti approvati non sia stata ancora resa ufficiale, delle 83 proposte presentate dall'Italia sono stati approvati 33 progetti, cui è stato riconosciuto un contributo comunitario pari a circa 1,2 miliardi di €. Il volume dei finanziamenti ricevuti dall'Italia al termine di questo primo bando CEF è superato solo dalla Germania e dalla Francia.

Nella selezione dei progetti si è scelto di dare maggior spazio a progetti transfrontalieri orientati alla riduzione dei cosiddetti "colli di bottiglia" e/o "collegamenti mancanti".

Come di consueto i progetti che hanno drenato maggiori risorse sono quelli ferroviari che si propongono di migliorare in modo significativo la capacità, l'efficienza economica e l'impatto ambientale del trasporto

merci e passeggeri tra l'Italia e il resto d'Europa. Si tratta in particolare della galleria di base del Brennero, della tratta Milano – Chiasso (per beneficiare del nuovo Tunnel del Gottardo dal 2016), e della sezione transfrontaliera Lione-Torino.

Il versante pur assorbendo buona parte delle risorse disponibili, tuttavia non esaurisce il quadro dei finanziamenti concessi. In particolare, beneficeranno del sostegno della CEF anche quei progetti orientati a potenziare le connessioni tra i porti italiani e l'entroterra, ma anche rivolti a potenziare le Autostrade del Mare e lo sviluppo di sistemi di propulsione e di carburante per le navi in grado di contenere le emissioni nocive (Tab. 7).

Tab. 7 – Progetti italiani ammessi al contributo CEF, 2015

TIPOLOGIA E CONTENUTO DEI PROGETTI	M€
Ferrovio	
Tunnel Base del Brennero (1 progetto studi e 1 progetto lavori) (IT+AT)	1.181,5
Nuova linea ferroviaria Torino Lione (IT+FR)	813,8
Miglioramento tecnologico collegamento ferroviario Milano – Chiasso	41
ERTMS (European Rail Traffic Management System)	14,0
Altri progetti ferroviari (Milano Malpensa, Corridoi ferroviari merci)	5,6
Marittimo	
Autostrade del Mare (Rete Autostrade Mediterranee SpA)	59,4
Sistema fluviale Padano-Veneto (2 progetti):	10,5
Aereo	
n. 3 Progetti SESAR (ENAV):	41,4
Strada	
n. 4 progetti ITS stradale e E-call:	10,5
Progetti innovazione e intermodalità	
Interporto Padova, E-freight e LNG stradale	5,1

Fonte: Ministero Infrastrutture e Trasporti, 2015

7.4. IL COMBINATO MARITTIMO NELLE POLITICHE COMUNITARIE E NAZIONALI

Guardando le evoluzioni del traffico marittimo italiano disegnate dagli studi condotti nel quadro della revisione della politica e del quadro normativo nazionale emerge chiaramente, come spesso accade, una netta predilezione per il segmento relativo ai contenitori, mentre a livello europeo si evince una marcata attenzione per il combinato marittimo.

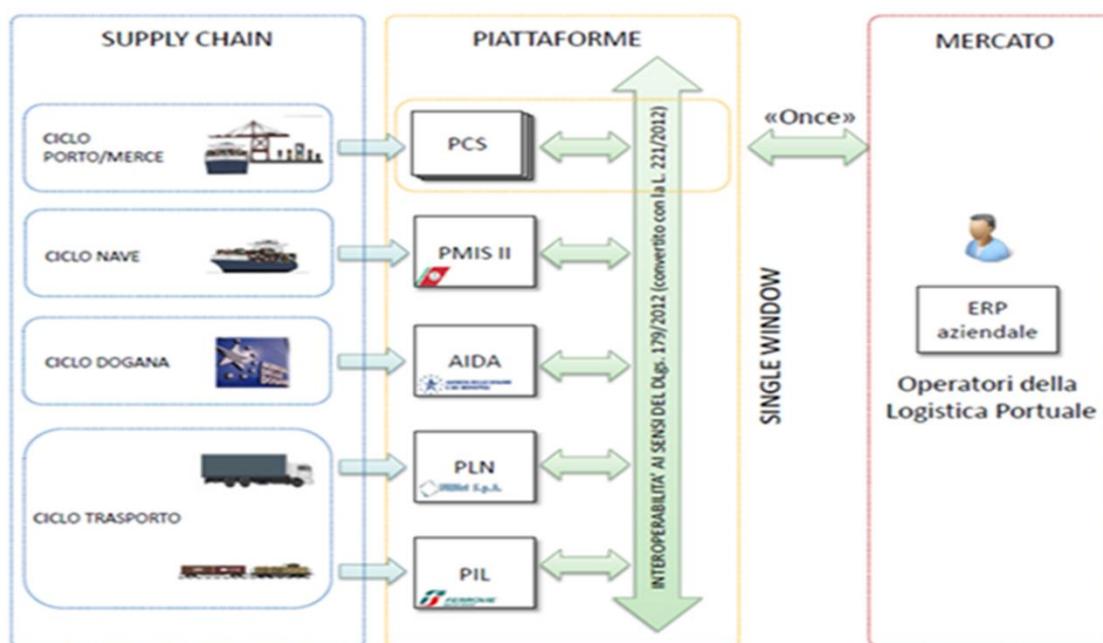
- AdM nel programma CEF (2014-2020)

L'attenzione della Commissione però non viene accolta dai sistemi portuali nazionali degli Stati membri. Infatti sono i Paesi del Nord Europa quelli che approfittano in misura maggiore delle opportunità messe in campo dalle autorità comunitarie. In particolare l'ultima frontiera del trasporto marittimo di cabotaggio e di *Short sea shipping* della sostenibilità ambientale, della sperimentazione di carburanti alternativi ai derivati del petrolio e dei sistemi di abbattimento delle emissioni inquinanti generate dai motori marini vede tra i protagonisti principali i Paesi che si affacciano sui mari della circoscrizione settentrionale del continente.

Ciò, se in parte è giustificato dai tempi di avvio delle restrizioni alla navigazione in relazione alle emissioni, già operativa per i bacini del Nord Europa e di prossima applicazione per quelli del Sud, tuttavia non può assolvere i Cluster marittimi mediterranei, poiché i tempi di implementazione di tali restrizioni sono già stati fissati e, seppur dilazionati rispetto a quelli dei bacini del Nord Europa, sono sufficientemente prossimi anche per i Paesi del Mediterraneo ed in parte già operative per quanto riguarda le fasi di ingresso, stazionamento e egresso dalle sedi portuali.

La società controllata dal Ministero dei Trasporti Rete Autostrade Mediterranee (RAM) si è in particolare concentrata sull'elaborazione di un modello di integrazione dei sistemi informativi che a diverso titolo si occupano di gestire e monitorare flussi e procedure: dalle Capitanerie di Porto (PMIS) all'Agenzia delle Dogane (AIDA), dagli Interporti (PLN-Uirnet) alle Gruppo FSI (PIL/PIC), fino ad arrivare alle Autorità portuali (PICS) (Fig. 10).

Fig. 10 – Modello di integrazione sistemi informativi dei trasporti e delle merci



Fonte: RAM - contributo Strategia UE per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR): il ruolo delle Autostrade del Mare, Ancona 2 Luglio 2015

- Le AdM nei piani del Governo italiano

Nelle prime versioni del PSNPL veniva definito un obiettivo di traffico fino al 2025 per tutti i segmenti del traffico che avrebbe dovuto portare il traffico Ro-Ro al 2025 a circa 100 milioni di tonn. Le ultime versioni del Piano hanno scelto di non fissare obiettivi puntuali, mantenendo però l'orientamento strategico che considera il traffico di rotabili come un segmento di traffico di grande prospettiva.

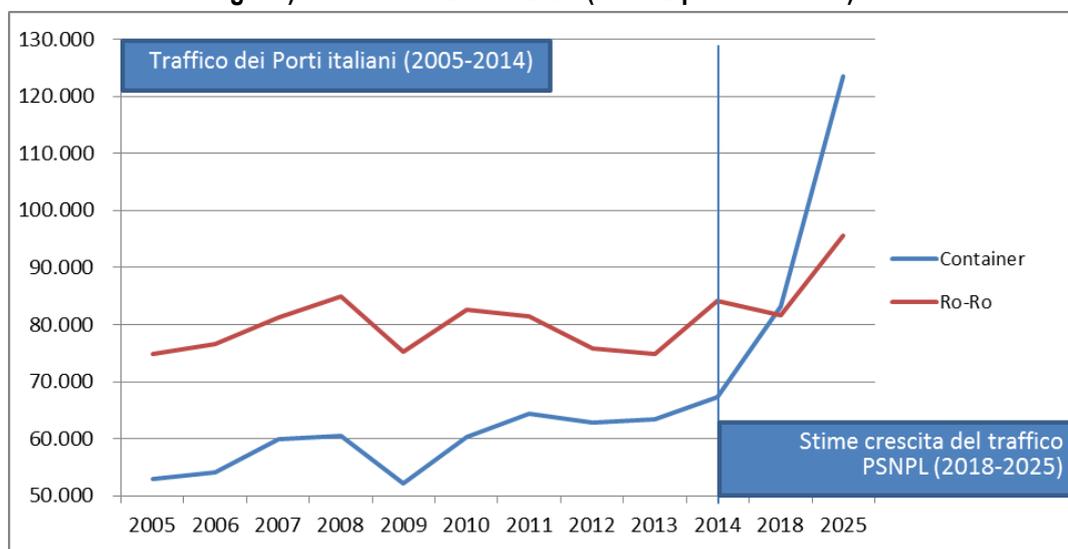
Gli elementi che giustificano tale considerazione sono:

- ✓ l'aumento dell'offerta di linee marittime stabili;
- ✓ la crescita del trasporto stradale (alimentata dal probabile ritorno al positivo della crescita del PIL);
- ✓ l'impulso del trasporto marittimo *automotive* (classificato all'interno dei Ro-Ro);
- ✓ crescita degli scambi con i Paesi del Mediterraneo soprattutto export.

Il limite principale delle valutazioni in questione è quello di non aver valutato il traffico di transito, ovvero di quel traffico che seppur destinato a paesi terzi utilizza i porti italiani come snodi logistici. Le linee intermodali in questione non riguardano il segmento di traffico dei container, la cui penetrazione a terra è piuttosto limitata, quanto piuttosto il segmento di traffico dei rotabili che, al contrario, una volta sbarcati nei porti italiani proseguono il loro percorso di sovente destinato ben oltre i confini nazionali.

Le stime elaborate nell'ambito delle prime versioni del PSNPL in merito alle evoluzioni del traffico portuale nazionale partono da un presupposto completamente opposto. Ovvero ritengono che il segmento dei container sarà quello con maggiori possibilità di sviluppo e di incremento di volumi. I presupposti di tale convincimento risiedono, da una parte, dalla possibilità per i porti italiani di ospitare navi di maggiori dimensioni (gigantismo navale) e soprattutto di attirare traffico di contenitori in transito e destinato al resto dei Paesi europei. Buona parte dei Piani Regolatori Portuali condividono tale ipotesi al punto che si arriva a prevedere più che un raddoppio del traffico oggi gestito dal complesso della portualità italiana (Graf. 13).

Graf. 13 – Movimenti Ro-Ro e container al netto del traffico dei porti di *transhipment* (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) e Previsioni 2018 – 2025 (PSNPL prime versioni)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Assoport e Ministero Infrastrutture e Trasporti

Un dato assolutamente incompatibile, sia con le previsioni di crescita, sia dell'economia nazionale, sia dei tradizionali partner commerciali dell'Italia nel continente (Germania e Francia), sia con l'attuale configurazione delle linee di distribuzione dei contenitori nei porti italiani e nel resto dei Paesi europei fortemente polverizzata all'interno di linee *feeder*.

Circa il punto di vista dell'esecutivo in merito alle potenzialità del trasporto combinato vale la pena sottolineare l'evoluzione dei contenuti nelle ultime versioni del PSNPL. Ovviamente si tratta di valutazioni legate alla comparazione di documenti non ufficiali, ma che indicano tuttavia una maturazione della sensibilità su tali argomenti. Si percepisce infatti un tentativo di contenere l'eccessiva importanza attribuita dalle prime versioni del Piano ai traffici dei contenitori – e quindi alla programmazione di forti investimenti pubblici in questo campo – rispetto a quella di altri tipi di traffici, a cominciare dal traffico di rotabili - Ro/Ro (Autostrade del mare). Questo approccio è emerso chiaramente nell'ultima versione del PSNPL approvata dal Consiglio dei Ministri dove si considera il traffico di rotabili la principale testa di ponte dei traffici europei verso tutta l'area MED.

8. CONCLUSIONI DEL LAVORO E PROPOSTE OPERATIVE

Le considerazioni fin qui svolte rafforzano l'orientamento strategico perseguito ormai da anni dalla Confcommercio di promuovere l'integrazione tra le imprese del mondo del trasporto e le loro rappresentanze. Se nel primo lavoro "Autostrade del Mare 2.0" la collaborazione tra imprese di armamento cabotiero e di autotrasporto si è tradotta in un impegno congiunto di potenziamento dell'integrazione tra trasporto marittimo e stradale, nel presente approfondimento appare evidente la necessità di allargare la collaborazione alle imprese ferroviarie. Le potenzialità di tale collaborazione oltre a trovare riscontro nelle previsioni di evoluzione del traffico, sono ulteriormente sostenute dalle nuove strategie di sviluppo delle Autostrade del Mare (*Motorways of the sea*) promossa dall'Unione Europea, la quale intende estendere il modello delle Autostrade del Mare di cabotaggio italiane su scala europea, allargandolo pertanto alle linee di *Short sea shipping* del Mediterraneo.

Rispetto alle proposte contenute nel primo report "Autostrade del Mare 2.0" che si concentravano sul traffico di cabotaggio, il presente documento si rivolge al traffico di *Short sea shipping* proponendo un nuovo modello di AdM più pertinente rispetto alle dinamiche del trasporto Euro-Mediterraneo (Continente Europeo e Paesi del Bacino del Mediterraneo).

Mentre per le AdM di cabotaggio la soluzione proposta era sostanzialmente legata alla sostituzione del tutto strada negli spostamenti Nord-Sud del Paese con una soluzione di combinato marittimo (nave + camion), negli spostamenti Euro-Mediterranei l'integrazione modale può essere estesa anche al vettore ferroviario, in particolare nella quota di spostamento che avviene nel continente europeo coprendo i percorsi che vanno dai porti mediterranei verso il centro d'Europa e viceversa.

L'analisi delle dinamiche di traffico Ro-Ro dei due porti esaminati (Livorno e Ancona), se da una parte, mette in evidenza le promettenti prospettive di crescita del traffico di entrambi gli scali, l'offerta ferroviaria è sostanzialmente diversa sui due versanti. Infatti, mentre il versante adriatico dispone già di una rete ferroviaria in grado di accogliere treni che trasportano camion e trailer, sul versante tirrenico tale capacità, non solo non è al momento disponibile, ma non lo sarà neanche a breve.

L'unico intervento che consentirebbe di riuscire a garantire le dimensioni di sagoma e le dimensioni di modulo necessarie è quello del cosiddetto Terzo Valico a Nord di Genova, i cui lavori non sono ancora iniziati e i tempi di realizzazione non ancora noti.

Pertanto nella prospettiva di ampliare le AdM verso la dimensione europea, si può sottolineare che mentre per le AdM di cabotaggio entrambi i bacini (Tirreno e Adriatico), possono rappresentare due valide opzioni di trasporto, nel caso dell'ampliamento delle AdM alla dimensione europea e alla integrazione al vettore ferroviario, anche per diminuire tempi di viaggio e distanze percorse su strada, nei lunghi spostamenti nell'area EuroMediterranea, l'offerta dei due bacini non è omogenea in quanto le difficoltà di attraversamento ferroviario degli Appennini rappresentano un limite piuttosto evidente per il trasporto di rotabili su treni dai porti del Mar Tirreno verso il Centro e Nord Europa.

Alla luce dell'andamento del mercato e delle dinamiche di traffico del sistema portuale nazionale (trattati nei capitoli 4 e 5), in considerazione degli orientamenti del Governo italiano e dell'Unione Europea in merito allo sviluppo di sistemi intermodali di connessioni tra l'Europa ed il resto dei Paesi del Mediterraneo (analizzati nel capitolo 7) e tenuto conto dell'offerta infrastrutturale del Paese (riportata nel capitolo 6), si rende necessario orientare gli sforzi del Cluster marittimo di Confcommercio attorno sostanzialmente a tre obiettivi strategici:

- ✓ il primo finalizzato ad attivare collegamenti intermodali sostitutivi al tutto strada nelle relazioni commerciali di cabotaggio tra Nord e Sud del Paese;
- ✓ il secondo orientato a incentivare il miglioramento dell'accessibilità, dell'efficienza e delle connessioni dei Porti meridionali quale strumento di sostegno allo sviluppo delle aree più svantaggiate del Paese;
- ✓ il terzo, infine destinato a migliorare l'efficienza complessiva (trasportistica ed ambientale) dei flussi di attraversamento del territorio italiano ed in particolare di connessione tra i porti degli archi settentrionali del Tirreno e dell'Adriatico e i trafori Alpini.

Tali obiettivi potranno essere raggiunti attraverso la promozione di accordi di rete tra aziende di trasporto e di logistica complementari; il coordinamento e la ottimizzazione delle politiche di incentivo all'intermodalità di livello comunitario, nazionale e regionale; l'ampliamento della seppur positiva esperienza dell'Ecobonus alla dimensione europea ed internazionale; la sollecitazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Gruppo FSI - Rete Ferroviaria Italiana per quanto riguarda le limitazioni di Sagoma e di Modulo per il trasporto su ferrovia di Camion e Semi-Rimorchi in alcune aree strategiche.

- Promozione di accordi di rete tra aziende di trasporto complementari

Al fine di promuovere lo sviluppo di collegamenti intermodali e cogliere le opportunità di finanziamento sia di livello nazionale che comunitario, il Cluster marittimo della Confcommercio potrebbe promuovere la stipula di accordi di rete tra aziende di trasporto e di logistica specializzate in settori complementari, sia di trasporto (autotrasporto, ferroviario, marittimo e aereo), sia di logistica (informatica, magazzinaggio, ecc.).

- Coordinamento e ottimizzazione degli incentivi

Il trasferimento di quote rilevanti di traffico dalla strada ad altre modalità di trasporto è un obiettivo che ormai da molto tempo si colloca ai vertici dell'agenda delle politiche comunitarie e nazionali di trasporto. Molteplici in questi anni sono stati i programmi e le iniziative volte a sostenere economicamente la scelta di limitare l'uso della modalità stradale in favore di altre modalità, in particolare ferroviarie, ma anche marittime.

Si tratta di iniziative importanti e sperimentali che richiederebbero una valutazione attenta circa la loro replicabilità, sia a livello locale che nazionale. Gli incentivi selezionati nella Tabella 8 testimoniano la polverizzazione delle opportunità di incentivo e il ridotto spazio temporale di implementazione di tali iniziative. Al fine di calibrare meglio il supporto pubblico all'intermodalità sarebbe opportuno fare tesoro di queste esperienze cercando di superare le difficoltà emerse e valorizzare gli aspetti positivi.

- Ampliamento dell'esperienza dell'Ecobonus

Nel primo report sulle Autostrade del Mare era stato valutato l'impatto dei contributi erogati agli autotrasportatori che utilizzavano le vie del mare per raggiungere la propria destinazione negli spostamenti nazionali. Come più volte ricordato si è trattato di un'iniziativa positiva che ha avuto il merito di ridurre il peso del trasporto stradale in favore del trasporto marittimo, ma che tuttavia all'interno del nuovo scenario europeo non potrà essere riproposto così com'era. In questa prospettiva si conferma l'ipotesi di sostenere ed incentivare l'integrazione tra due e più attori della filiera (Imprese di autotrasporto, ferroviarie, marittime) che si impegnino a realizzare servizi intermodali di linea al fine di orientare il sostegno verso la creazione connessioni stabili e sostenibili nel tempo.

Tab. 8 – Quadro degli incentivi all'intermodalità italiani e comunitari

	Programma «Marco Polo»	«Ferrobonus» (D.M. 592/2010)	«Ecobonus» (Leggi 265/2002, 244/2007)	Emilia-Romagna (Legge regionale 10/2014)	Friuli-Venezia-Giulia (Legge regionale 15/2004)	Regione Marche "bando intermodalità"	Campania (DGR 1609/2007)
Ambito di applicazione	Europeo	Nazionale (Italia)		Regionale			Regionale (specifico "Interporto di Nola"-porto di Napoli)
Obiettivo: Scambio modale da/a	Da gomma a ferro/mare	Da gomma a ferro	Da gomma a ferro	Da gomma a ferro	Da gomma a ferro	Da gomma a ferro	Da gomma a ferro
Attivo	Sì	NO (2010-2011)	NO (2008-2011)	Sì	NO (2006-2009)	NO (2013 + 2014)	NO (2008-2011)
Entità dei contributi	2€ / 500 tonn.*km = 0,004 € / tonn.*km	Programmato: 2€ treno*km sulla rete ferroviaria nazionale; Effettivo: ~0,70€ treno*km	231 milioni € (2008-2010) + 60 milioni € (2011)	0,008 €/tonn.* km con una distanza massima di 120 km	~32€/ITU con una distanza massima di 100 km	45€/ITU + 20€/ITU con origine o destinazione: Porto di Ancona/ Interporto di Jesi	da 62 (primo anno) a 11 €/ITU (terzo anno) in relazione allo squilibrio tra costi e ricavi

Fonte: Regione Marche – Tbridge progetto Easyconnecting, Ancona 2 luglio 2015

- Potenziamento della Rete Ferroviaria Italiana (ampliamenti di sagoma e modulo)

Le prospettive di sviluppo del traffico di rotabili all'interno dei porti italiani e degli scambi commerciali con i Paesi del Mediterraneo indicano un crescente flusso di transito di camion che utilizzano il sistema portuale nazionale per accedere al complesso del mercato europeo. Pertanto il traffico di attraversamento potrebbe intasare una rete stradale già sufficientemente saturata, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto di attraversamento dell'arco alpino.

Il trasporto ferroviario può rappresentare un utile strumento di contenimento della congestione stradale, ma solo se le caratteristiche della rete ferroviaria consentiranno ai treni di trasportare camion e trailer dai Porti di sbarco, oltre le alpi. Al momento questo è possibile solo per i porti del versante adriatico, mentre non lo è per quelli del versante tirrenico, il quale invece assorbe una quota maggioritaria di traffico di rotabili anche perché alimentato dagli scambi di merce con le isole. A tale proposito sarebbe utile portare all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Gestore della Rete Ferroviaria la criticità della dorsale tirrenica al fine di poter riequilibrare la dotazione ferroviaria delle due dorsali nazionali (tirrenica e adriatica).