

# Quaderni

DI STUDI ECONOMICI E GIURIDICI



## Osservatorio sui porti dell'Adriatico-Ionio



ISTITUTO  
ADRIANO OLIVETTI  
DI STUDI PER  
LA GESTIONE  
DELL'ECONOMIA  
E DELLE AZIENDE

Rapporto 2006

*I traffici al 2005 e le  
politiche infrastrutturali*

*A cura di Paolo Pettenati e Ida Simonella*





12/2006

# Quaderni

DI STUDI ECONOMICI E GIURIDICI



ISTITUTO  
ADRIANO OLIVETTI  
DI STUDI PER  
LA GESTIONE  
DELL'ECONOMIA  
E DELLE AZIENDE

## Osservatorio sui porti dell'Adriatico-Ionio

Rapporto 2006

*I traffici al 2005 e le  
politiche infrastrutturali*

*A cura di Paolo Pettenati e Ida Simonella*

*Presidente dell'ISTAO Istituto Adriano Olivetti di Ancona  
e ricercatrice ISTAO, collaboratrice della Camera di Commercio  
per l'Osservatorio del Porto di Ancona*



# Quaderni

*Supplemento del periodico "Qui Economia"*

**"Qui Economia"** periodico trimestrale della  
Camera di Commercio di Ancona  
Autorizzazione del Tribunale di Ancona  
n. 211 del 4 giugno 1956

**Direttore responsabile**

*Michele De Vita*

**Comitato di redazione**

*Michele De Vita*

*Simona Amodio*

*Clizia Cacciamani*

*Grazia Capriotti*

*Valeria Mozzicafreddo*

*Mariangela Paradisi*

*Ida Simonella*

*Silvia Veroli*

**Redazione:**

Camera di Commercio di Ancona  
Piazza XXIV Maggio n.1 - 60124 Ancona  
sito web [www.an.camcom.it](http://www.an.camcom.it)  
Ufficio Comunicazione  
tel. 071.5898366 - 353 - 237  
fax 071. 2073907  
e-mail [info@an.camcom.it](mailto:info@an.camcom.it)

Introduzione	07
--------------	----

---

Parte prima - IL TRAFFICO MERCANTILE NELL'AREA ADRIATICO-IONIO

---

1.1	Lo scenario internazionale	08
1.2	Movimento complessivo delle merci in Adriatico-Ionio	09
1.3	Il movimento container	10
1.4	Il traffico passeggeri	11
1.5	In sintesi	15

Parte seconda - POLITICHE EUROPEE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI NELL'AREA A-I: STATO DI ATTUAZIONE

---

2.1	I progetti monitorati	16
2.2	Corridoio V: stato di attuazione	18
2.3	Corridoio VIII: stato di attuazione	19
2.4	Autostrade del mare: stato di attuazione	21
2.5	Programma di Estensione TEN-T ai Paesi che confinano con l'UE	23
2.6	Studio di fattibilità Corridoio Bar-Belgrado	27

Conclusioni	29
-------------	----

---



## Introduzione

Come ormai consuetudine dal 2001, in occasione del Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio, viene redatto un rapporto sul traffico marittimo e la competitività dei porti dell'area, nonché sulle principali politiche delle infrastrutture e dei trasporti che hanno una ricaduta diretta su quella che ormai viene chiamata la regione euro-adriatica.

I porti che vengono annualmente monitorati sono 17 e rappresentano tutti i principali scali che si affacciano nel bacino Adriatico-Ionio: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rijeka, Spalato, Zara, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo per l'Albania; Bar per Serbia-Montenegro; Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia.

La prima parte di questo lavoro contiene un aggiornamento al 2005 delle dinamiche del traffico merci e passeggeri e della competitività relativa dei porti analizzati.

La seconda parte è dedicata all'aggiornamento delle principali politiche delle infrastrutture e dei trasporti che insistono nell'area. In particolare si è posta l'attenzione allo stato di attuazione dei Corridoi V e VIII, al programma Autostrade del Mare, al programma europeo di estensione delle TEN-T ai Paesi che confinano con l'UE, ad un recente studio di fattibilità relativo all'ammodernamento del corridoio stradale e ferroviario Bar-Belgrado.

L'analisi congiunta dei due fenomeni, i traffici e le politiche, ci consentono di avviare alcune riflessioni sulla capacità di sviluppo attuale e futura della regione euro-adriatica nel suo insieme e soprattutto nelle singole sub-aree che la compongono. In particolare si metterà in evidenza le potenzialità e i limiti che, in questo contesto, emergono relativamente allo scalo di Ancona.

Il nostro intento è di contribuire con queste analisi alla valorizzazione e al miglior uso della nostra prima infrastruttura. La posizione geografica di Ancona è strategica rispetto allo sviluppo delle relazioni con l'altra sponda; la città, non a caso, che già ospita la Segreteria del Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Jonio (proprio presso l'Ente camerale dorico) e l'analogo Forum delle Città, sta candidandosi a sede del Segretariato Adriatico. Crediamo che la grande chance di sviluppo del nostro porto sia svolgere un ruolo centrale per il processo di integrazione dell'area Balcanica in Europa, sempre in un'ottica di apertura a tutto il Mediterraneo.

Il Presidente  
della Camera di Commercio di Ancona  
Giampaolo Giampaoli

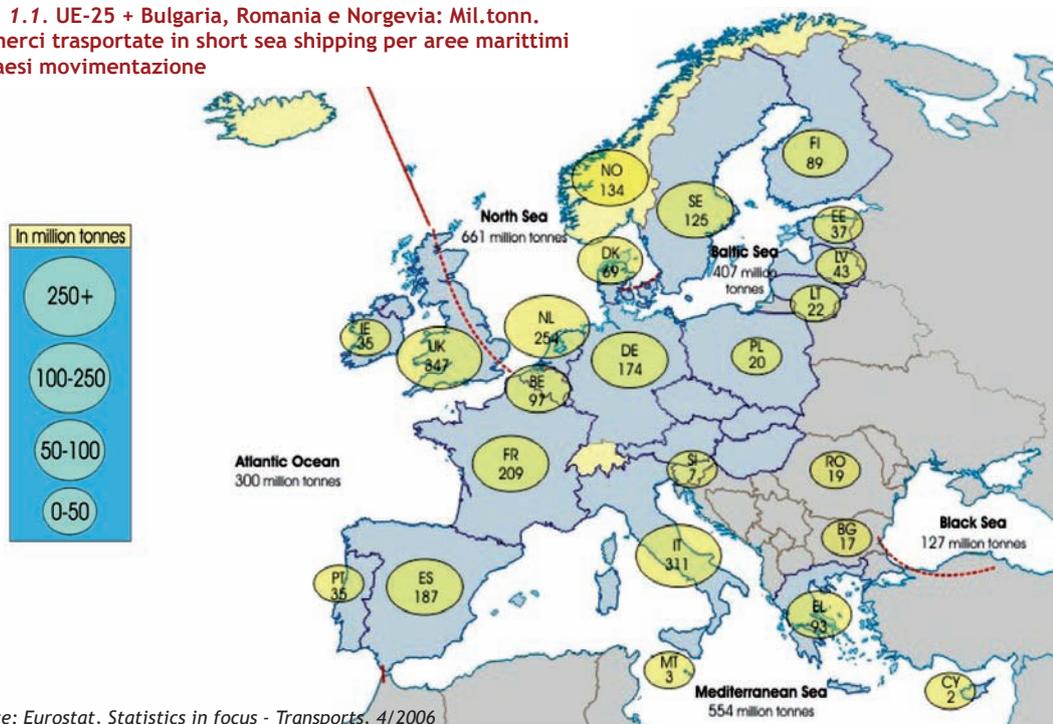
# Il traffico mercantile nell'area Adriatico-Ionio

## 1.1. LO SCENARIO INTERNAZIONALE

L'economia mondiale nel 2005 è cresciuta del 3%, trainata dai mercati di Stati Uniti e Cina. Si tratta di un ritmo di sviluppo lievemente inferiore a quello del 2004. Il commercio mondiale è cresciuto del 6% e il tasso di crescita risulta rallentato rispetto a quello dei due anni precedenti. Incrementa del 4% il commercio marittimo, anche in questo caso con un ritmo di sviluppo inferiore a quello dell'anno precedente. Nell'Unione Europea il 70% del commercio estero (il 90% se si tiene conto della distanza percorsa, ovvero le tonnellate miglia), con-

tinua ad utilizzare la via marittima. L'Italia, con 245 milioni di tonnellate, risulta essere al primo posto nell'interscambio europeo con le altre grandi aree mondiali. Un altro dato interessante riguarda il traffico di short sea shipping dell'UE. Secondo un recente studio<sup>1</sup>, nell'Europa a 25, più Romania, Bulgaria, Norvegia, il traffico 2004 di SSS<sup>2</sup> ammontava a 1,8 miliardi di tonnellate. I più elevati volumi attingono a Regno Unito e Italia dove la quota di traffico in SSS sul totale delle movimentazioni è sicuramente superiore ai 2/3 del totale.

**Fig. 1.1. UE-25 + Bulgaria, Romania e Norvegia: Mil.tonn. di merci trasportate in short sea shipping per aree marittime e Paesi movimentazione**



Fonte: Eurostat, Statistics in focus - Transports, 4/2006

<sup>1</sup> EUROSTAT- Statistics in focus, transports, 4/2006 - Short Sea Shipping of goods in 2000-2004.

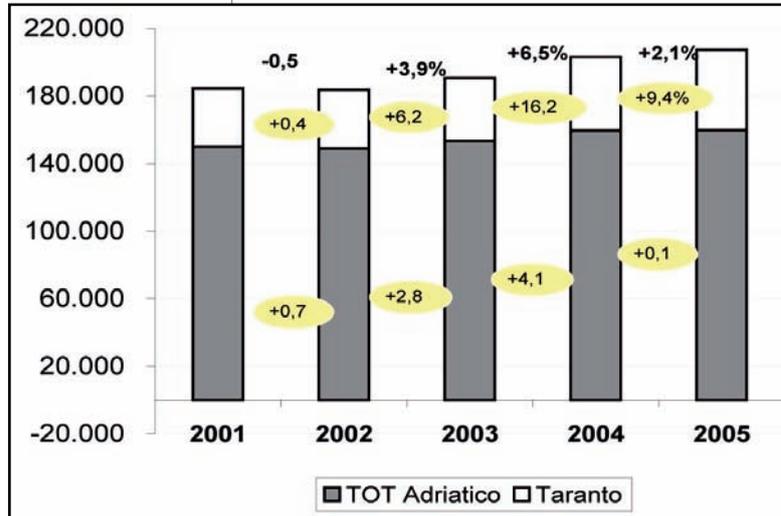
<sup>2</sup> In questo contesto per SSS si intende il trasporto di merci tra i porti dell'EU a 25, Norvegia, Bulgaria e Romania da un lato e porti situati nell'Europa geografica, nel Mediterraneo e nel Mar Nero dall'altra. Ovvero: porti nei Paesi UE, Paesi EEA (Islanda e Norvegia), Russia, Paesi Mediterranei (Albania, Algeria, Bosnia-Herzegovina, Croazia, Egitto, Israele, Libano, Libia, Montenegro, Marocco, Siria, Tunisia, Turchia), Paesi del Mar Morto (Bulgaria, Georgia, Moldavia, Romania, Russia, Turchia e Ucraina).

## 1.2. MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI IN ADRIATICO-IONIO

Nel bacino Adriatico-Ionio (A-I)<sup>3</sup> sono state movimentate complessivamente 207 milioni di tonnellate di merci; se a questo dato si aggiungono i movimenti di porti minori (Chioggia, Monfalcone, ecc...) sicuramente si supera la soglia di 210 milioni di tonnellate. La crescita nel 2005 è stata del 2,1%. Si tratta di un incremento più contenuto rispetto al +7% fatto registrare nel 2004 e comunque legato fortemente al crescente ruolo di Taranto come importante polo di smistamento del mercato delle rinfuse.

I traffici appaiono estremamente polarizzati a Nord e a Sud dell'area. Il 49% del traffico è concentrato nei porti dell'alto Adriatico, ovvero Trieste, Venezia, Koper e Rijeka. Taranto, da solo, raccoglie il 31% dei traffici. Con circa 48 milioni di tonnellate di merci, il porto di Trieste resta il principale porto dell'area per movimenti complessivi, ormai raggiunto da Taranto (47 milioni di tonnellate), leader assoluto nel mercato delle rinfuse solide e dei container. Trieste e Taranto fanno entrambi registrare

Graf. 1.1. - Movimento complessivo delle merci nell'area A-I (.000 tonn.)



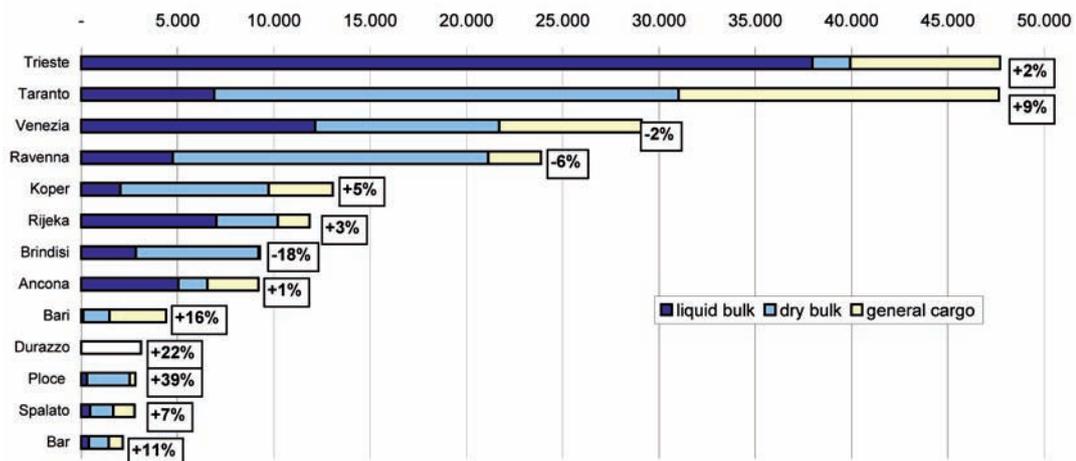
Fonte: elaborazioni Istaio su dati AP

una crescita nel mercato delle rinfuse liquide e solide, mentre perdono nella componente di merci varie.

Per contro diminuiscono i volumi di Ravenna e Venezia nei comparti delle rinfuse e questo spiega quasi totalmente le variazioni negative (-6% e -2% rispettivamente) del 2005.

Forte è la perdita del porto di Brindisi (-18%), mentre Ancona registra una crescita del +1% frutto della diversa combinazione tra la crescita dei movimenti di merci liquide e la riduzione delle rinfuse solide e varie.

Graf. 1.2. - Porti A-I - Movimento complessivo delle merci 2005 e var. % 2004/2005



Fonte: elaborazioni Istaio su dati AP

<sup>3</sup> Ovvero nei porti del bacino che vengono sistematicamente rilevati.

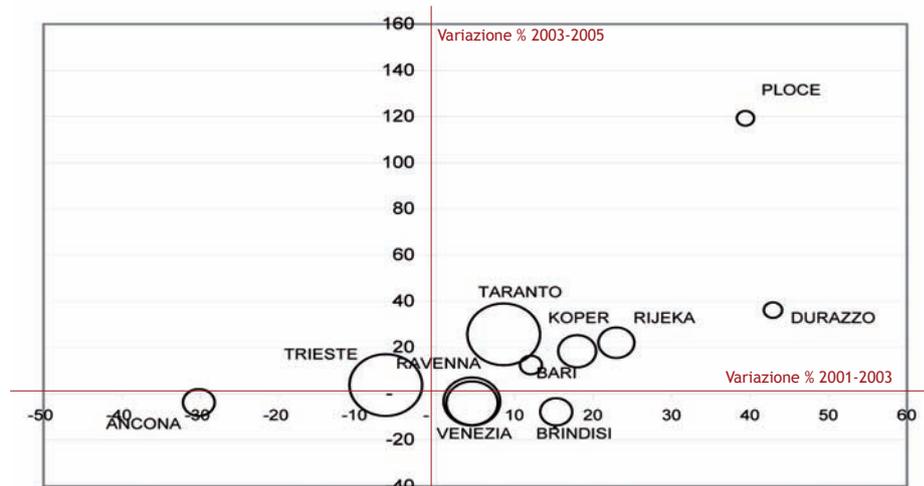
Il grafico 1.3. mostra il trend di medio periodo che hanno avuto i porti oggetto di rilevazione. In ascissa e in ordinata sono riportati i tassi di variazione dei periodi rispettivamente 2001-2003 e 2003-2005: nel quadrante in alto a destra sono riportati i valori di quei porti che hanno avuto trend positivi in entrambi i bienni. Taranto sicuramente eccelle per crescita e dimensione complessiva dei movimenti: di fatto in questo periodo è partita l'avventura del porto pugliese come hub container con gli investimenti effettuati dalle compagnie cinesi; tuttavia anche la leadership acquisita nel traffico delle rinfuse solide mostra l'affermar-

si di una strategia di sviluppo che si sta via via consolidando.

Da segnalare anche la crescita di Koper e Rijeka, porti ormai di dimensioni medie, che hanno in pochi anni ampiamente superato i volumi di attività di Ancona.

Ploce e Durazzo pur crescendo a ritmi elevatissimi restano porti di dimensioni per ora modeste. Nell'ultimo biennio hanno perso progressivamente traffico merci anche Brindisi e Venezia. Unico caso di decremento delle attività in entrambi i bienni si registra per il porto di Ancona che da anni perde progressivamente volumi e quote di mercato.

Graf. 1.3. - Movimento complessivo delle merci nell'area A-I: trend di medio periodo



Fonte: elaborazione Istaov su dati AP

### 1.3. IL MOVIMENTO CONTAINER

Nel 2005 il traffico container dell'area A-I ha raggiunto 1,7 milioni di teus (+0,7% rispetto all'anno precedente). La crescita, sebbene contenuta, segue un quinquennio di grande sviluppo, segnato dall'ingresso di Taranto tra gli hub ports del Mediterraneo.

Si tratta dell'unico porto dello Ionio con una significativa movimentazione di container. I volumi complessivi superano i 700 milioni di teus ma, per la prima volta dopo molti anni, segnano una battuta d'arresto (-6%). Va precisato che in parte questa riduzione si spiega con la mancata movimentazione dei container da navi madri a navi feeder. Da alcuni anni infatti la principale compagnia che gestisce l'hub di Taranto preferisce servire scali o loca-

lità adriatiche direttamente via treno: questo fa sì che scompaiano dal conteggio gli sbarchi e gli imbarchi dei container su navi feeder, pur restando la movimentazione effettiva delle merci per la distribuzione dei container verso centri periferici.

A livello di singoli scali, molte riflessioni sono in linea con quanto già sottolineato per il movimento merci complessivo.

Nel 2005 risulta evidente la sofferenza di tutti i porti adriatici italiani, con perdite più o meno contenute, mentre tutti gli scali del bacino non italiani hanno fatto registrare crescite e due cifre.

In particolare Koper e Rijeka presentano le variazioni assolute più significative (+26.000

teus e +16.000 teus rispettivamente). Colpisce il fatto che tale fenomeno ha ormai una natura strutturale: dal 2001 Koper ha quasi raddoppiato i teus movimentati; oggi è il quarto porto dell'area e ha superato nell'ultimo anno anche Ravenna, i cui risultati appaiono stagnanti.

Il traffico di Rijeka, negli ultimi 5 anni, è cresciuto di 5 volte. Nell'ultimo anno ha superato anche Ancona che, dopo il picco di 94 mila teus raggiunti nel 2002 ha perso costantemente traffico. Su Ancona va tuttavia sottolineato

che circa 20 - 25.000 teus vengono sbarcati e imbarcati, all'interno della darsena portuale dedicata ai container, su treni diretti e provenienti da Taranto. Tali movimenti, poiché non destinati alle navi, non compaiono nelle statistiche del traffico, ma le attività ad essi correlate sono comunque gestite degli operatori del porto (agenzie, spedizionieri, imprese portuali).

Va infine segnalato il porto di Durazzo che, sebbene si muova su volumi ancora molto contenuti, sta crescendo da anni a ritmi elevatissimi.

Tab. 1.1. - Movimento container 2001-2005 (in teus) e var.% annuale porti A-I

	2002	2003	2004	2005
<b>Taranto</b>	471.570	658.426	763.318	716.856
Var. %	153,5	39,6	15,9	-6,1
<b>Venezia</b>	262.337	283.667	290.898	289.860
Var. %	6,6	8,1	2,5	-0,4
<b>Trieste</b>	185.301	120.438	174.729	198.319
Var. %	-7,6	-35,0	45,1	13,5
<b>Koper</b>	114.864	126.237	153.347	179.745
Var. %	23,3	9,9	21,5	17,2
<b>Ravenna</b>	160.613	160.360	169.467	168.588
Var. %	1,4	-0,2	5,7	-0,5
<b>Rijeka</b>	16.681	28.902	60.864	76.258
Var. %	26,6	73,3	110,6	25,3
<b>Ancona</b>	94.315	75.841	65.077	64.209
Var. %	4,8	-19,6	-14,2	-1,3
<b>Ploce</b>	10.348	14.028	14.520	17.065
Var. %	88,2	35,6	3,5	17,5
<b>Durazzo</b>	911	3.803	8.292	15.410
Var. %	3,5	317,5	118	85,8
<b>Bar</b>	9.777	8.633	11.434	12.592
Var. %	76,9	-11,7	32,4	10,1
<b>Bari</b>	11.997	24.341	20.192	10.008
Var. %	659,8	102,9	-17,0	-50,4

Fonte: elaborazioni Istaos su dati AP

## 1.4. IL TRAFFICO PASSEGGERI

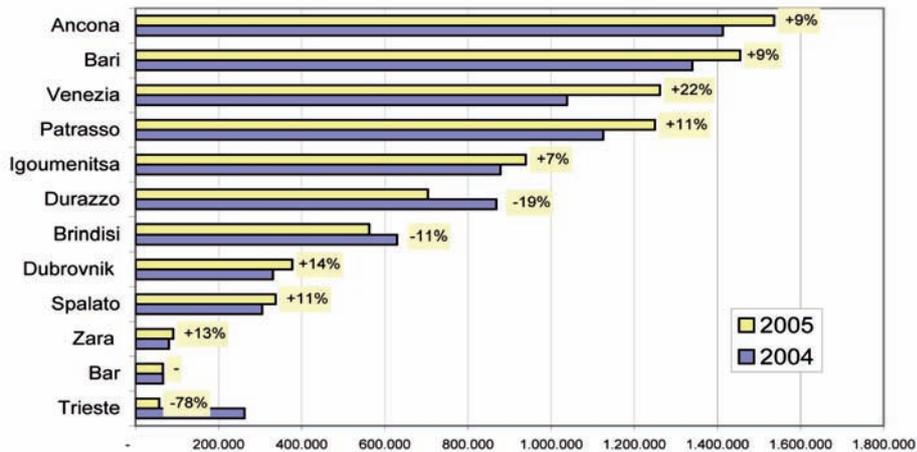
Il traffico internazionale di passeggeri nel 2005 è stato pari a circa 8,6 milioni di unità, con una crescita del 3,4% rispetto all'anno precedente. In questa analisi ricordiamo che sono compresi esclusivamente i traffici di linea internazionali: vengono pertanto esclusi alcuni movimenti stagionali (per esempio aliscafi

verso la Croazia da porti minori come Pescara, Pesaro, Civitanova Marche) e il cabotaggio nazionale italiano (i.e. i collegamenti con le isole Tremiti, i collegamenti con le isole veneziane ecc...). Nel movimento internazionale di passeggeri Ancona resta leader assoluto dell'area con una quota di mercato del 18%.

Molti, tra i principali porti dell'area, sono in crescita, trainati, come vedremo anche dal forte sviluppo del segmento crociere.

Nel segmento TIR/trailers, il 2005 registra una ripresa (+3,7%) dopo il calo di tutti i segmenti di mercato nell'anno 2004. Continua a perdere il mercato greco, il che produce una complessiva erosione di quote di mercato di Ancona, primo partner consolidato nei collegamenti con Patrasso ed Igoumenitsa.

Graf. 1.4. - Pax-Movimento complessivo internazionale 2004-2005 porti A-I

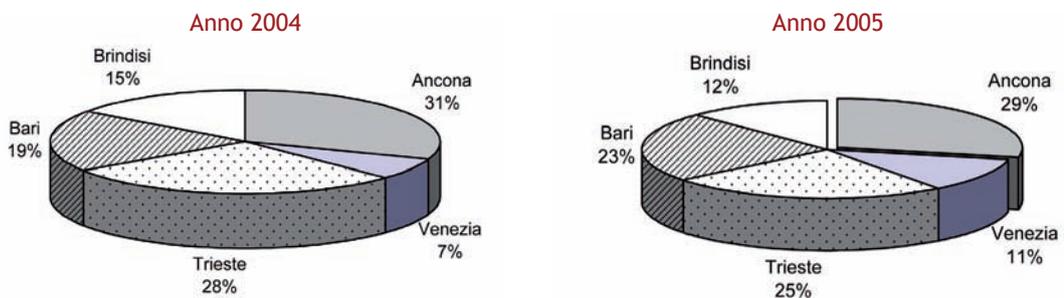


Fonte: elaborazioni Istaos su dati AP

Tab. 1.2. - Il mercato tir/trailer nell'area A-I

	2002	2003	Var %	2004	Var %	2005	Var %
Grecia	459.541	468.891	2,0	429.139	-8,5	416.029	-3,1
Turchia	117.507	146.472	24,6	137.910	-5,8	151.773	10,1
Albania	44.869	49.433	10,2	48.664	-1,6	61.193	25,7
Croazia	11.609	10.365	-10,7	7.153	-31,0	17.517	144,9
Montenegro	7.777	6.224	-20,0	4.909	-21,1	4.442	-9,5
<b>Totale</b>	<b>641.303</b>	<b>681.385</b>	<b>6,3</b>	<b>627.775</b>	<b>-7,9</b>	<b>650.954</b>	<b>3,7</b>

Graf. 1.5. - Quote di mercato porti su traffico TIR



Fonte: elaborazioni Istaos su dati AP

L'analisi dei singoli segmenti del mercato passeggeri mostra i seguenti andamenti.

**GRECIA.** Nel 2005 i movimenti di passeggeri dell'Italia verso la Grecia si mantengono intorno ai 2,3 milioni, stabili rispetto al 2004, anno in cui il traffico era diminuito del 12%. La perdita della linea diretta con la Grecia da parte del porto di Trieste, e la continua erosione del traffico su Brindisi vengono ampiamente compensati dalla crescita di Ancona (che ormai ha una quota di mercato del 45%), Venezia e Bari.

E' in calo il movimento complessivo di tir e trailer (-3%). Parallelamente, forte risulta la redistribuzione del mercato tra i porti italiani: diminuiscono Ancona, che mantiene tuttavia la leadership con una quota di mercato del 43%, la già citata Trieste, che ha di fatto annullato il traffico e Brindisi; in forte ascesa Bari e Venezia.

**CROAZIA.** I movimenti italiani provenienti dal traffico di linea verso la Croazia (468.000) registrano una crescita del 2%. Va comunque segnalato che sfuggono in questa rilevazione i traffici via aliscafo, tipicamente estivi, che sono notoriamente in crescita. In leggero calo

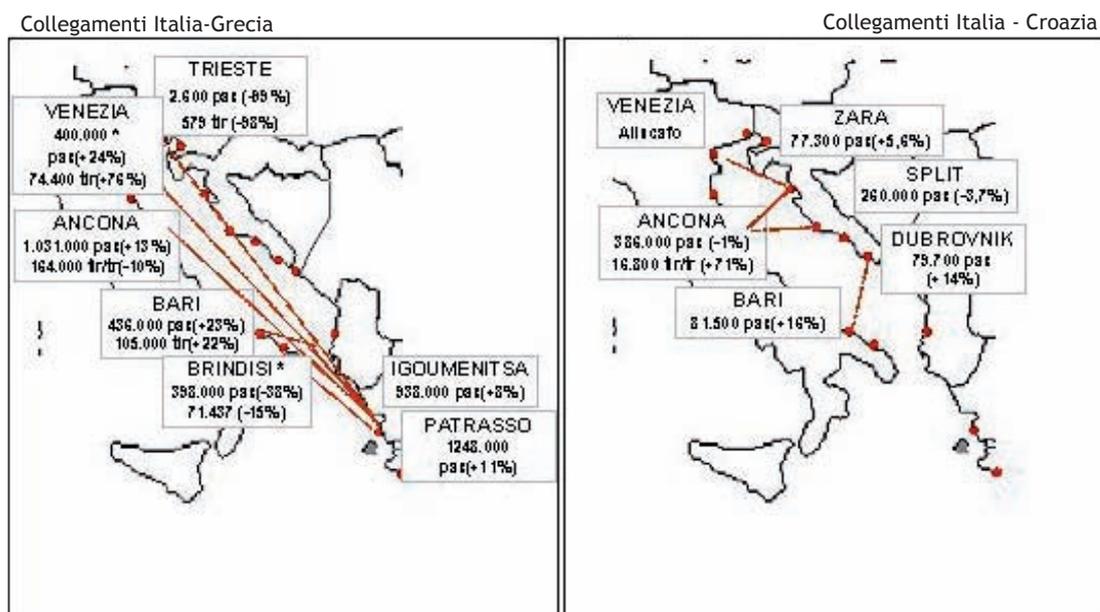
Ancona, soprattutto nel traffico con Spalato. Lo scalo dorico resta tuttavia leader nei movimenti con la Croazia (solo Bari ha infatti un altro collegamento di linea con Dubrovnik) sia nel segmento passeggeri (83% di quota di mercato) sia nel segmento TIR dove gestisce praticamente la totalità del traffico esistente.

Continua il fenomeno turistico interno della Croazia: i movimenti dei porti croati verso le isole hanno raggiunto i 6 milioni di passeggeri (+12% rispetto al 2004). Negli ultimi cinque anni la crescita è stata quasi del 50%.

**ALBANIA.** 793.000 sono i passeggeri movimentati dall'Italia verso i porti di Durazzo e Valona, in calo del 3% rispetto all'anno precedente; si rafforzano i porti di Bari e Brindisi che insieme superano l'83% dei quota di mercato. Su questa rotta sono in calo Trieste e Ancona. TIR e trailers da e verso l'Albania sono passati da 49.000 nel 2004 a 62.000 nel 2005: Bari, Trieste e su cifre minori Ancona, trainano lo sviluppo.

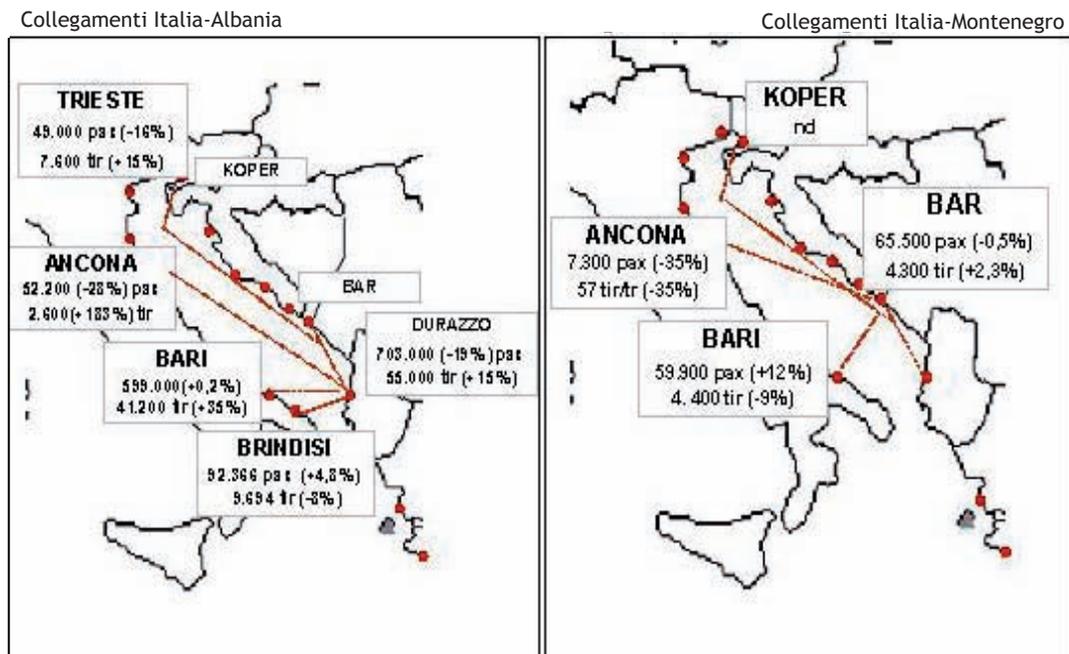
**MONTENEGRO.** Sostanzialmente stabile, intorno a 6.500 passeggeri l'anno il traffico verso Bar, dove si rafforza il collegamento dal porto di Bari.

Fig.1.2a - 2005: Movimento ferries nel bacino A-I



Fonte: elaborazioni Istaov su dati AP

Fig.1.2b - 2005: Movimento ferries nel bacino A-I



Fonte: elaborazioni Istaò su dati AP

CROCIERE - Alcune considerazioni specifiche merita il segmento crociere che di fatto sta facendo da traino allo sviluppo di molti porti del bacino.

Si tratta di un mercato che nel panorama mondiale sta avendo un enorme sviluppo. Si stima che nel 2005 i crocieristi siano stati 13,6 milioni, di cui il 68% Nord Americani e il 23% europei. Secondo *Ocean Shipping Consultants* entro il 2010 i crocieristi saliranno a 18 milioni e nel 2020 a 20 milioni.

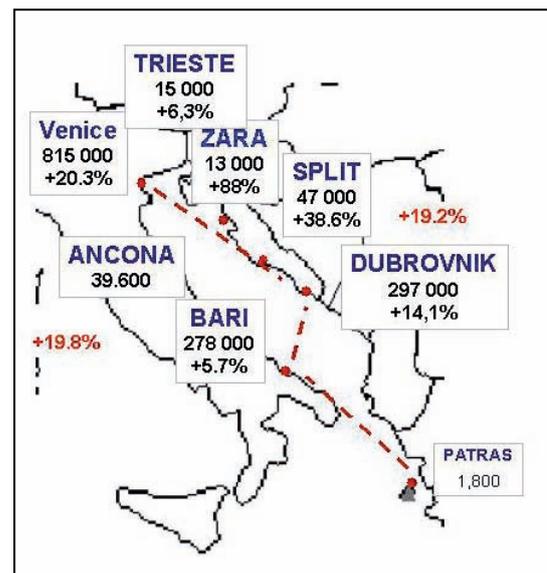
Crescono costantemente le crociere nel Mediterraneo: l'Italia nel 2005 è risultata essere la prima destinazione con oltre 5 milioni di movimenti di passeggeri e si prevede un ulteriore incremento del 15% nell'anno 2006.

Nei porti dell'Adriatico-Ionio il tasso di crescita del 2005, sia sul fronte italiano che su quello ovest, è circa del 20%.

Oltre alle mete tradizionalmente forti come Venezia, Dubrovnik, Bari e Corfù (di quest'ultima tuttavia non sono disponibili i dati), si distribuiscono su un maggior numero di porti le toccate delle navi crociere:

così nello scenario crocieristico compaiono mete come Trieste, Zara, Spalato, Ancona.

Fig.1.3. - Il traffico crociere 2005 nei porti A-I e var. % su 2004



Fonte: elaborazioni Istaò su dati AP

## 1.5. - IN SINTESI

Il bacino Adriatico-Ionio continua a crescere nei movimenti complessivi delle merci e nel segmento container.

Si rafforzano le posizioni:

- dell'alto Adriatico dove i porti di Trieste, Venezia, Rijeka e Koper mantengono quasi la metà del movimento complessivo delle merci.
- di Taranto sul mercato delle rinfuse, dove segnano invece una battuta di arresto Ravenna e Venezia.
- dei porti non-italiani sul fronte dei container dove Koper e Rijeka hanno raggiunto nel giro di pochi anni posizioni di assoluta rilevanza. Il calo di Taranto e la riduzione/stagnazione del traffico sul fronte dei porti italiani è invece l'altro dato rilevante del 2005.
- Ancona è il porto che per andamento complessivo nel quinquennio 2001-2005 mostra i segnali di maggior difficoltà.

Nel traffico passeggeri il 2005 si caratterizza per una crescita contenuta del mercato complessivo: stabile la Grecia, in leggero aumento la Croazia e in lieve diminuzione l'Albania. Solo il segmento crociere presenta un palese trend di sviluppo.

Ancona con una quota di mercato del 18% resta leader nel movimento internazionale di passeggeri.

Nel segmento TIR/trailers il 2005 registra una ripresa (+3,7%) dopo il calo di tutti i segmenti di mercato nell'anno 2004. Continua a perdere il mercato greco, il che produce una complessiva erosione di quote di mercato di Ancona, primo partner consolidato nei collegamenti con Patrasso ed Igoumenitsa.

Da segnalare il forte sviluppo di Bari, unico scalo in crescita su tutti i segmenti di mercato.

# Politiche europee delle infrastrutture e dei trasporti nell'area A-I: stato di attuazione

## 2.1. I PROGETTI MONITORATI

Il presente capitolo è dedicato al monitoraggio delle principali politiche delle infrastrutture e dei trasporti che hanno una ricaduta diretta nell'area A-I.

La prima area di approfondimento ha riguardato lo stato di attuazione dei progetti sulle Reti Transeuropee di Trasporto e i Corridoi Pan-europei che insistono nelle aree del bacino.

Ricordiamo che in tema di politica dei trasporti, l'azione dell'Unione Europea si è mossa fin dagli anni Ottanta in una duplice direzione.

In primo luogo è stato avviato il sostegno alla politica infrastrutturale mirante a completare o migliorare i collegamenti tra le reti dei Paesi Membri.

Strumento principale è stato il programma TEN-T, partito con i Trattati di Maastricht e di Amsterdam, dove sono state create le basi giuridiche per il sostegno finanziario alle reti transeuropee.

In questo quadro, nel 1994 ad Essen, il Consiglio Europeo ha definito 14 progetti prioritari, per un investimento pari a 300 miliardi di Ecu da realizzare entro il 2010. Negli anni successivi alcuni di questi progetti sono stati abbandonati, altri aggiunti.

Parallelamente l'UE poneva una particolare attenzione alla progressiva integrazione dei Paesi dell'Europa Centro Orientale, anche attraverso una politica infrastrutturale mirata. Venne definito così il programma dei "Cor-

Fig. 2.1. - I Corridoi Pan-europei

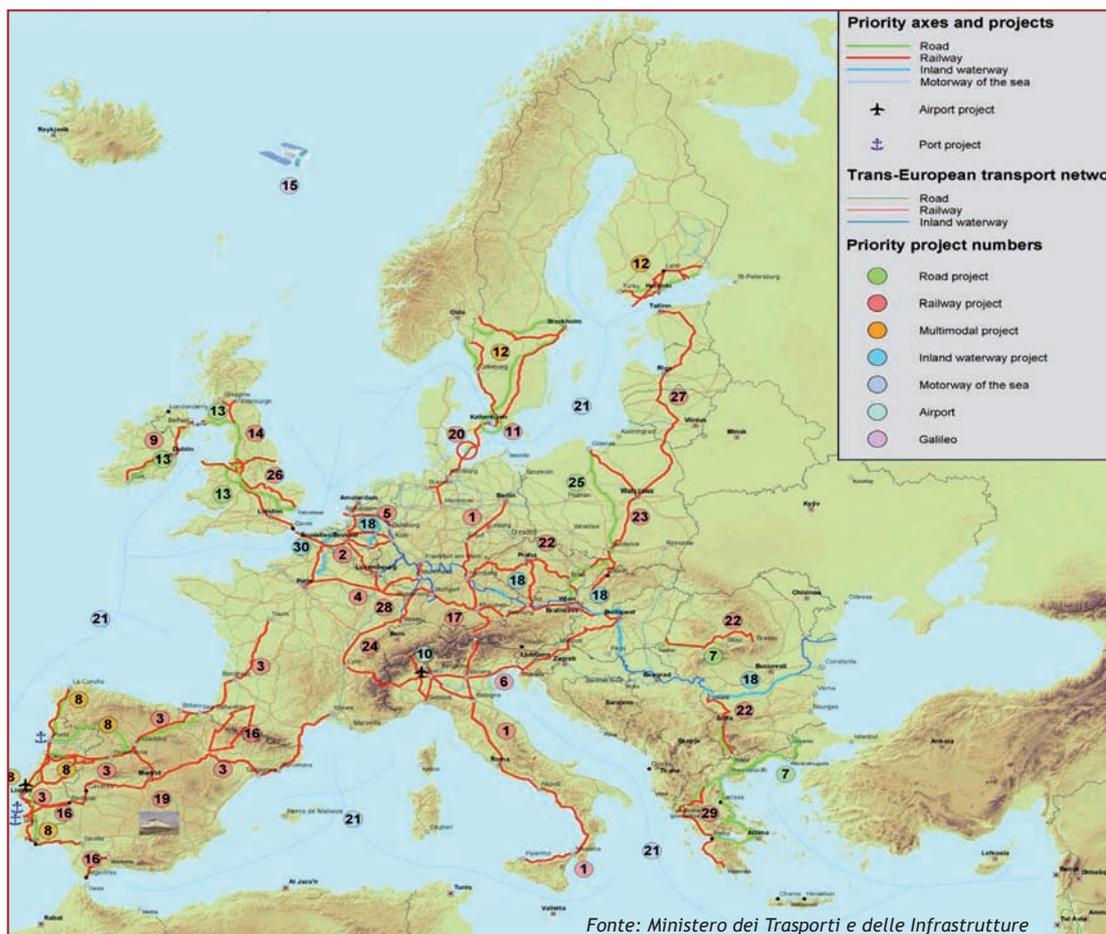


ridoi transeuropei di trasporto” che ha, come obiettivo ultimo, la creazione di una grande area di influenza geo-economica e geo-politica. Durante le conferenze di Praga (1991), Creta (1994) e Helsinki (1997) vennero così identificati 10 corridoi principali della Rete Transeuropea dei trasporti. Essi in pratica estendono i corridoi continentali e includono importanti aree periferiche europee. Nell'area Adriatico-Ionio hanno un'influenza diretta tre corridoi:

- **il corridoio 5:** si sviluppa lungo la direttrice principale Est-Ovest e collega Barcellona (Spagna) a Kiev (Ucraina);
- **il corridoio 8:** si sviluppa da Durazzo in Albania fino a Sofia e Varna nel Mar Nero e si collega via mare ai porti di Bari e Brindisi;
- **il corridoio 10:** ultimo nato tra i corridoi paneuropei (aggiunto ad Helsinki nel 1997), lega la sua storia alle vicende dell'ex Jugoslavia. Prevede il collegamento dall'Austria alla Grecia, passando per i territori dell'ex Jugoslavia. Nuovo impulso al programma dei Corridoi è stato dato nel 2004 dai risultati del lavoro del Gruppo Van Miert che ha indicato alla Commissione una lista di 29 progetti prioritari (successivamente divenuti 30) da portare a termine nel 2020. Tra questi quattro hanno una ricaduta diretta nell'area A-I:
- **il progetto 6:** asse ferroviario Lione-Trieste /Koper-Ljubljana-Budapest- confine Ucraina nei tratti:
  - a) Venezia-Trieste/Koper-Divaca (orizzonte temporale: 2015)
  - b) Ljubljana - Budapest (2019)

- **il progetto 7** - autostrada Igoumenitsa/Patra - Atene - Sofia - Budapest, che estende ai progetti autostradali della Via Egnatia e Pathe (il cui completamento è previsto per il 2008) con ampliamenti di tratti autostradali verso la Bulgaria e la Romania (orizzonte temporale: 2010)
  - **il progetto 21** - autostrada del Mare dell'Europa Sud Est che collega il Mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo Orientale sino ad includere Cipro (orizzonte temporale: 2010)
  - **il progetto 29** - asse ferroviario del Corridoio intermodale Adriatico - Ionio in territorio greco (Kozani - Kalambaka - Igoumenitsa - Ioannina - Antirrio - Rio - Kalamata (orizzonte temporale: 2012 - 2014).
- Accanto al monitoraggio dello stato di attuazione dei due Corridoi sono di seguito illustrate le iniziative destinate a dare attuazione al programma Autostrade del Mare, il programma di estensione delle TEN-T ai Paesi confinanti dell'Unione Europea, l'iniziativa di sostegno all'ammodernamento infratrutturale del Corridoio Bar-Belgrado.

Fig. 2.2. - I progetti prioritari del gruppo VAN MIERT



## 2.2. CORRIDOIO V - STATO DI ATTUAZIONE

Il Corridoio V è l'asse che collega Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Maribor-Budapest-Uzgorod-Lvov(Kiev) con diramazioni verso Rijeka, Bratislava e Ploce.

Sviluppa una lunghezza di circa 3.000 km per le ferrovie e 2.850 per le strade. Il Memorandum of Understanding del Corridoio V è stato sottoscritto a Trieste il 16 dicembre 1996, da parte dei Ministri dei trasporti di Ungheria, Italia, Slovacchia, Slovenia e Ucraina; nel 2001 ha aderito anche la Croazia.

Nel gennaio 2004 è stato istituito il Segretariato permanente a Trieste con il compito di fornire assistenza agli Stati coinvolti nell'identificazione e nello sviluppo di progetti di infrastrutture lungo il Corridoio e nella definizione della relativa copertura finanziaria.

Forte impulso alla realizzazione delle opere del Corridoio viene, nell'aprile 2004, dalla decisione del Parlamento Europeo di approvare, in via definitiva i 30 progetti di interesse prioritario che ridefiniscono le reti di trasporto

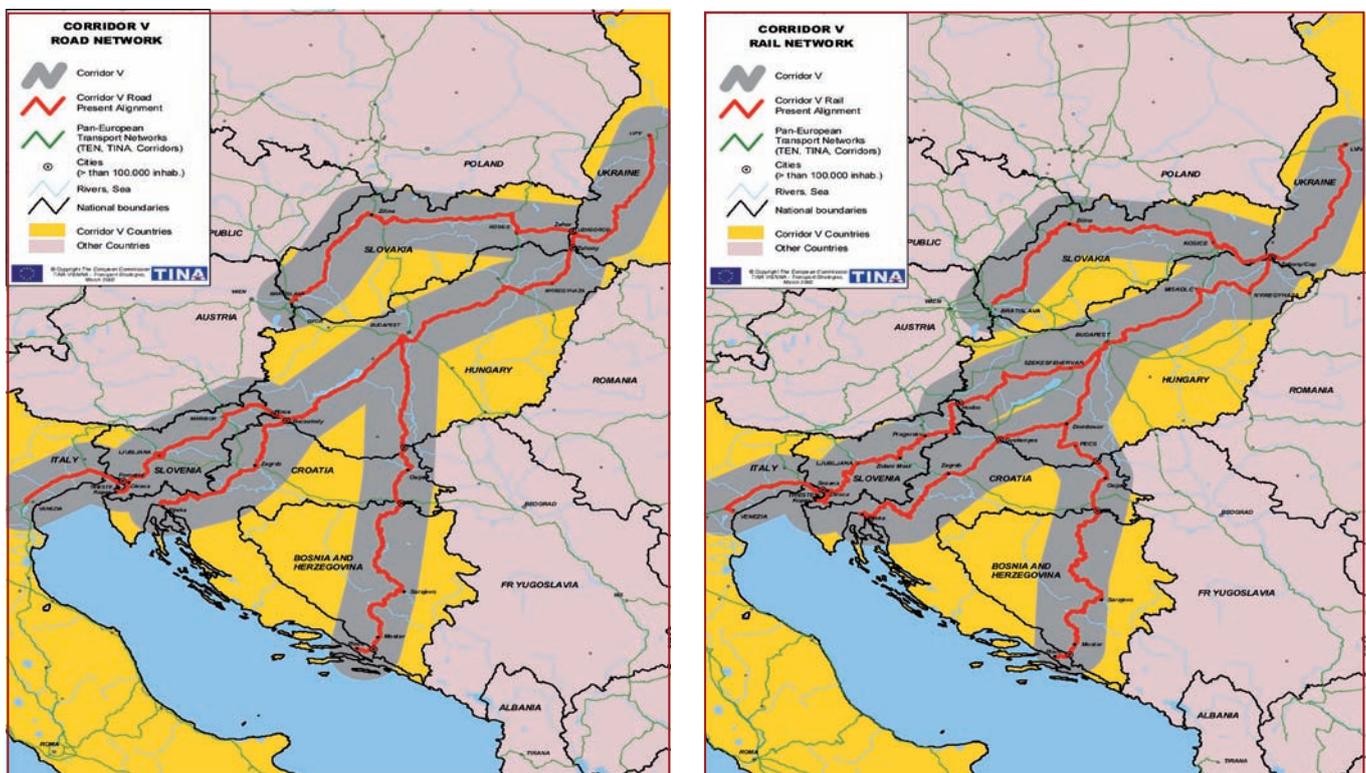
transeuropeo: tra questi vi è l'asse ferroviario Lyon-Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest. Il tracciato della nuova linea ferroviaria prevede un percorso che va da Trieste a Divaca, per poi proseguire con alternanza di gallerie, rilevati e viadotti, fino a Lubiana. E' prevista anche una bretella per Koper.

Nella tratta di frontiera è possibile raggiungere un co-finanziamento europeo fino al 50%. Ad inizio 2006 è stato approvato il finanziamento dello studio di fattibilità con i fondi Interreg 3A da completare entro marzo 2008.

Nel febbraio 2006, al Vertice dei Ministri della Quadrilaterale (Italia, Slovenia, Ungheria e Croazia) è stata inoltre siglata un'intesa tra i ministri italiano e sloveno per la realizzazione di una commissione intergovernativa che ha il compito di seguire la progettazione e procedere alla stesura del Trattato Internazionale.

Sul fronte stradale riportiamo in tabella i progetti in programma o in corso di attuazione sul fronte italiano e che hanno un impatto diretto sul Corridoio.

Fig. 2.3 e 2.4 - Tratto stradale e ferroviario del Corridoio V



**Tab. 2.1 - CORRIDOIO V: ITALIA - INTERVENTI PREVISTI SUL FRONTE STRADALE**

Tratte	Spesa stima	Finanziamenti	Inizio lavori	Fine lavori
Passante di Mestre	750 mil €	16% Stato, 84% ANAS. Concessione per gestione alle società Venezia spa (55%) Autovie venete spa (35%), Autostrade per l'Italia spa (15%)	2005	2008
Pedemontana Veneta - collegamento A4 (Montebello -VI) con la A 27 (Spresiano -TV)	1.950 mil €	490 a carico dello Stato, il resto a carico dei privati	2006	2011
Autostrada Venezia-Trieste-Udine (terza corsia)				
Collegamento autostradale Sistiana-Porto di Trieste (raccordo autostradale Gattinara-Padriciano che collega porto con la A4 TO-TS)	121 mil €			2009
LAGOSTICE-RABUIESE (frontiera italo-slovena) - 3k	74 mil €			2007

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

E' evidente che il Corridoio 5 sia divenuto di importanza cruciale per l'Italia, in quanto non costituisce un semplice asse infrastrutturale, ma interessa aree vastissime che, nel segmento centrale, sono supportate a sud dagli hub portuali del sistema tirrenico e del sistema

adriatico e a nord dagli assi stradali e ferroviari dei valichi del Sempione, del Gottardo e del Brennero. Si tratta di assi che consentono al Corridoio di connettersi direttamente con l'Europa centrale, con il sistema industriale della Baviera, con il bacino della Rhur.

### 2.3. - CORRIDOIO VIII - STATO DI ATTUAZIONE

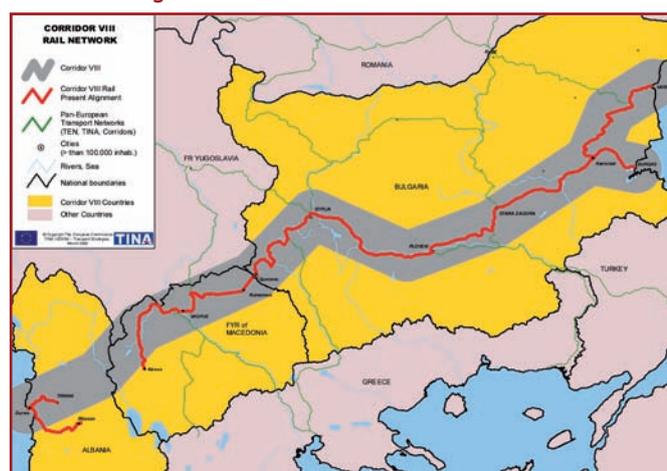
Il corridoio VIII si sviluppa lungo la direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Burgas e Varna con l'interconnessione marittima verso i porti italiani di Bari e Brindisi.

Sono previste bretelle di collegamento con la Grecia, dall'Albania e dalla Bulgaria. Il Corridoio VIII, intercetta, nel tratto tra Sofia e Plovdiv, il Corridoio IV il cui terminale è Istanbul. Si tratta quindi di un asse strategico tra il Mare Adriatico e il Mar Nero.

Sotto il profilo infrastrutturale, è costituito da un sistema di trasporto multimodale comprende porti, aeroporti, interporti, strade e ferrovie per una estensione di 1.270 km di linee ferroviarie e di 960 km di strade. Si tratta comunque di un'area estesa notoriamente poco dotata dal punto di vista infrastrutturale.

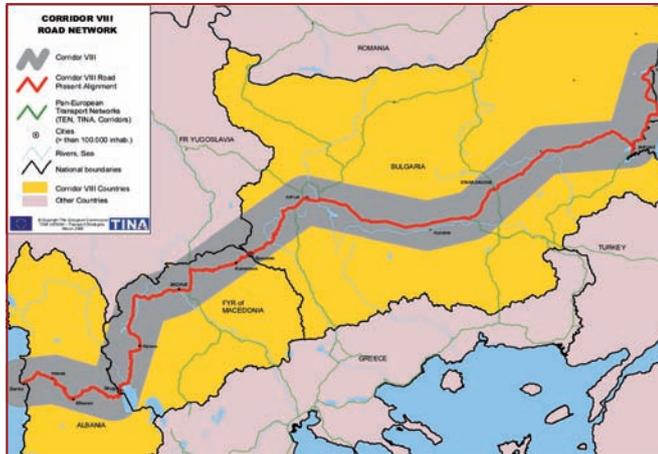
Il Corridoio non dispone, per ora, di un pro-

**Fig. 2.5. - Tratto ferroviario Corridio VIII**



prio budget finanziario e, pertanto, per il finanziamento dei relativi progetti è necessario fare ricorso a strumenti finanziari di varia provenienza: il Programma europeo PHARE (destinato ai Paesi PECO), il Programma TACIS, per i

Fig. 2.6. - Tratto stradale Corridoio VIII



Paesi della ex Unione Sovietica; il Programma ISPA, per i Paesi di preadesione con una dotazione di 520 milioni di Euro per ciascuno degli anni dal 2000 al 2006. Alcune iniziative sono oggi finanziate con la legge 84/2001 - "Disposizioni per la partecipazione italiana alla stabilizzazione, alla ricostruzione e allo sviluppo di Paesi dell'area balcanica".

Di seguito riportiamo alcune tappe fondamentali nello sviluppo del Corridoio.

Nel 2002 il Memorandum of understanding tra Italia, Albania, FYR Macedonia, Bulgaria, Grecia e Turchia ha dato il via all'istituzione dello Steering committee di coordinamento e al segretariato permanente a Bari.

Il Segretariato dipende funzionalmente dalla Presidenza dello Steering Committee, che ne individua contenuti e modalità operative, sia

delle attività tecniche che amministrative e finanziarie. Tra le principali funzioni svolte dal Segretariato vi è il supporto allo Steering Committee, il supporto agli Stati Membri nella identificazione e nello sviluppo dei progetti di infrastrutture lungo il Corridoio e nella definizione del relativo montaggio finanziario; il supporto nella definizione dei programmi e nella presentazione di progetti da sottoporre alla Commissione Europea ed alle istituzioni finanziarie internazionali, allo scopo di ottenere i contributi necessari; lo sviluppo delle attività di promozione di programmi e progetti relativi al Corridoio all'interno dell'Unione Europea, favorendo

la determinazione di sinergie con gli altri Corridoi di trasporto Pan-Europei.

Gli incontri dello Steering Committee sono avvenuti a Roma (2003), Bari (2004) e Tirana (2005).

Nel corso dell'incontro del 2005 è stato approvato il Piano di azione 2005-2006. Tra le iniziative previste, vi è la realizzazione di studi su strade, ferrovie, porti, intermodalità e logistica.

Nel 2006 è stato presentato il primo studio sul settore ferroviario "Technical Assessment of feasibility of Corridor VIII railway border crossings within the CEI region", realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), finanziato con la legge n° 84/91 e co-finanziato dal CEI (Central European Initiative).

Tale studio individua il tracciato ferroviario e le principali necessità del Corridoio, rimandando ad un successivo studio di fattibilità per

Tab. 2.2. - Tracciato ferroviario principale - Corridoio VIII

Country	Existing line km	New line Km	Total Km
ALBANIA - Durres-Tirane-Rrogozhine (A)-Lin (B) confine FIR MAC	167,5	2,5	170,0
FYR MACEDONIA - Struga-Kicevo-Tetovo-Skopje	262,0	22,5	284,5
BULGARIA -conf.FIR M.-BUL - Sofia-Plodviv-Stara Ragora-Burgas	558,0	2,5	560,5
<b>TOTALE</b>	<b>987,5</b>	<b>27,5</b>	<b>1015,0</b>
<b>TOT %</b>	<b>97,3%</b>	<b>2,3%</b>	<b>100,00</b>

Fonte: RFI 2006

**Tab. 2.3. - Tracciato ferroviario per rami - Corridoio VIII**

Country	Existing line km	New line Km	Total Km
<b>ALBANIA</b>			
Branch A: Rogozhine - Fier -Vlore	80		80
Branch B: Lin - Kristallopigi	26	51	77
<b>BULGARIA</b>			
Branch C: Sofia - Pleven - Levsky - Byala - Gorna Oryahovitsa	261	57	318
Branch D: Karnovat - Varga	129		129
<b>GREECE</b>			
Branch B: Lin - Kristallopigi		11	11
<b>TOTAL</b>	<b>496</b>	<b>119</b>	<b>615</b>
<b>TOT %</b>	<b>80,7%</b>	<b>19,3%</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: RFI 2006

Alle necessità di ammodernamento del tracciato principale si affianca la necessità di nuove linee ferroviarie soprattutto per i collegamenti previsti nei rami secondari.

Sul fronte italiano RFI ha già in programma alcuni interventi che interessano il polo pugliese di Bari e Brindisi:

- il completamento degli ultimi tratti a semplice binario (75km): a) sulla direttrice Adriatica Pescara-Bari, b) tra Bari Parco Sud e Brindisi, c) su alcune tratte sulla Bari-Lecce e Taranto-Bari;
- il potenziamento di linee alternative utilizzabili per il collegamento Gioia Tauro-Nord Italia (Gioia Tauro - Cosenza-Sibari-Taranto-Bari);
- il potenziamento del centro intermodale di Brindisi;
- la riqualificazione stazioni di Bari Centrale, Brindisi, Taranto, Foggia, Lecce e Barletta;
- altri potenziamenti tecnologici su tutte le linee.

L'ANAS infine dovrebbe fornire supporto tecnico ad un gruppo di lavoro multinazionale coordinato dal Segretariato, nella redazione di uno studio di pre-fattibilità sugli interventi lungo l'asse stradale necessari a rendere operativo l'itinerario che si sviluppa dai porti di Bari e Brindisi.

Il Corridoio apre di fatto una via nuova, fondamentale per la Fyr Macedonia e l'Albania e di importanza altrettanto grande per le regioni italiane dell'Adriatico Centro-Meridionale e del Centro-Sud in genere.

Attraverso il collegamento marittimo fra i porti pugliesi e Durazzo in Albania, e poi quello stradale-ferroviario fino al Mar Nero, infatti, il Corridoio VIII potrebbe consentire di estendere progressivamente verso Oriente quelle forme di collaborazione industriale e commerciale che sono già significative fra le due sponde.

## 2.4. AUTOSTRADE DEL MARE - STATO DI ATTUAZIONE

Già nel Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (2001) le Autostrade del Mare venivano individuate come una seria alternativa competitiva agli itinerari via terra. Per dare concretamente sostegno allo sviluppo di questa modalità di trasporto, l'Unione Europea decise di attuare un programma appositamente dedicato.

Nel 2003 verrà dunque avviato il programma Marco Polo a sostegno dell'intermodalità. Il programma promana da un precedente programma di successo denominato PACT (Pilot Actions for Combined Transport ossia azioni pilota per il trasporto combinato).

Il Marco Polo interviene a sostegno di:

- 1) azioni di trasferimento modale: aiuti al-

l'apertura di nuovi servizi nel mercato del trasporto merci non stradale (livello massimo dell'aiuto 30% dei costi eleggibili);

- 2) azioni catalizzatrici: fondi per soluzioni non stradali nel trasporto di merci (livello massimo di aiuto 35 % dei costi eleggibili);

- 3) azioni comuni di apprendimento: sostegno ad iniziative che migliorano la cooperazione e la condivisione del "know-how" in un'industria del trasporto e della logistica sempre più complessa (i costi possono essere rimborsati fino a 50%).

Nel luglio 2004 la Commissione Trasporti ha presentato un'ulteriore proposta relativa al Marco Polo, il cosiddetto "Marco Polo II". Questa nuova proposta, se adottata, entrerà in vi-

gore il 1 gennaio 2007 e continuerà le azioni eleggibili nel quadro del programma corrente ma si caratterizzerà anche per l'esplicito sostegno allo sviluppo delle Autostrade del Mare.

Il bilancio preventivo del Marco Polo II dovrebbe essere considerevolmente più elevato di quello del programma corrente (fino a 740 milioni di euro per il periodo 2007-2013).

Nuovo impulso al programma delle Autostrade del Mare è stato comunque dato dalla ridefinizione dei progetti prioritari del gruppo Van Miert.

Tra i 30 progetti prioritari rientra infatti il progetto Autostrade del Mare. Sono state individuate quattro aree geografiche su cui concentrare le azioni: Mar Baltico; Europa Occidentale, Europa Sud Ovest (Mediterraneo Occidentale), Europa Sud Est (Mediterraneo Orientale);

Al programma complessivo sono stati destinati 1,8 miliardi di Euro. La relazione del gruppo Van Miert suggeriva alcune misure atte ad incentivare lo sviluppo di queste linee:

- concentrazione di gran parte del trasporto merci su alcuni itinerari marittimi in partenza da un numero limitato di porti per accrescere la redditività delle linee;
- semplificazione dei controlli doganali ;
- messa a punto di un sistema elettronico di dichiarazione per le autorità portuali;
- installazioni portuali riservate di preferenza a questa attività (terminali ro-ro, apparecchiature logistiche, aree di stazionamento, installazioni per camionisti) e un accesso diretto ai porti;
- navigabilità garantita tutto l'anno.

Gli incentivi in pratica dovrebbero sovvenzionare le misure di accompagnamento sopra descritte, comprese la concessione di aiuti per l'avvio di nuovi servizi.

Per fare il punto del programma sulle Autostrade del Mare nel gennaio 2006 si è tenuta una Conferenza a Lubiana, guidata Jacques Barrot, vice presidente della Commissione Europea, con responsabilità sui trasporti.

Diversi Paesi europei hanno illustrato il loro approccio nel dare attuazione al programma Autostrade del Mare e in genere si distinguono per la scelta di spingere il progetto attraverso il soggetto pubblico o lasciando più spazio al mercato. Per l'Italia e la Grecia, risulta forte la spinta istituzionale.

In Italia, per dare attuazione del Programma Autostrade del Mare, nel 2004, è stata costituita Rete Autostrade Mediterranee (RAM). Si

tratta di una società per azioni che opera sulla base di una convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è controllata, pressoché totalmente, da Sviluppo Italia.

RAM, secondo quanto indicato nella mission, pianifica e coordina gli interventi legati alle Autostrade del Mare, favorendo lo sviluppo di nuovi accordi bilaterali e multilaterali tra l'Italia e i paesi partner del Mediterraneo e individuando risorse finanziarie comunitarie da destinare ai progetti nazionali.

Nello specifico RAM deve:

- promuovere e favorire l'approvazione del Programma "Autostrade del Mare" e dei progetti a livello nazionale e, per la parte necessaria, a livello comunitario;
  - promuovere azione di scouting dei potenziali partner finanziari e/o imprenditoriali, in stretta collaborazione con armatori, autotrasportatori e terminalisti;
  - svolgere il ruolo di attuatore del Programma e di "facilitatore del sistema", gestendo risorse finanziarie private e pubbliche, nazionali ed internazionali;
  - promuovere l'innovazione ed il trasferimento delle tecnologie, soprattutto informatiche.
- RAM nel frattempo ha realizzato il master plan nazionale di intervento per le "Autostrade del Mare", suddiviso in tre filoni principali:

1) infrastrutture: per ogni porto sono state censite le infrastrutture esistenti, le connessioni con altre modalità di trasporto, le opere in corso e in progettazione, le principali criticità;

2) servizi: per ogni porto sono state monitorate le linee esistenti per valutare anche la possibilità di nuove rotte, e misure atte a migliorare l'efficienza del sistema;

3) normative: studio di metodi e sistemi per la semplificazione delle procedure e indicazione di nuove normative che servano a rendere più fluide ed efficienti le "autostrade del mare".

L'approccio mira ad identificare cluster portuali costituiti da aree omogenee con consistenti scambi di merci. Chi opererà in questi cluster (operatori e porti) potrà accedere ai finanziamenti previsti.

2005-2006 - Per dare attuazione al master plan nazionale, RAM sta procedendo a stipulare accordi principalmente con Regioni e Autorità Portuali. L'obiettivo è quello di realizzare master plan regionali che consentano di tarare meglio gli interventi e di procedere poi ad Accordi di programma per avviare le azioni più specifiche.

A partire dal dicembre del 2005 RAM ha stipulato protocolli d'intesa con Regione Puglia (dicembre 2005), Regione Liguria (dicembre 2005), Regione Veneto e Autorità Portuale di Venezia (marzo 2006), Regione Abruzzo (marzo 2006).

In linea generale tali accordi prevedono la realizzazione di master plan Regionali (entro 4 mesi dalla firma del protocollo) in cui devono essere indicati:

- le opere individuate per il potenziamento infrastrutturale dei terminal dedicati alle Autostrade del Mare e dei loro raccordi con la Rete stradale e autostradale;
- le linee marittime necessarie,
- i soggetti attuatori,
- gli schemi di finanziamento,
- gli eventuali interventi normativi,
- le procedure per l'avvio degli Accordi di Programma delle Conferenze dei servizi con tutti i soggetti interessati (Autorità Portuali,

Interporti, Ferrovie, Anas, Autostrade, Comuni e Province).

Il programma Autostrade del Mare, risulta particolarmente importante per le Marche e il porto di Ancona che, secondo un recente studio promosso dall'ICE<sup>4</sup>, costituisce per l'Italia il punto di accesso privilegiato ai Paesi dell'area Balcanica (Croazia, Bosnia, Serbia-Montenegro Macedonia), ma anche dell'Europa Centro Orientale (Ungheria, Bulgaria, Romania).

Regione Veneto e Regione Puglia (dove operano i principali porti competitors di Ancona) esplicitano il loro interesse ad utilizzare gli accordi con RAM per definire progetti e reperire risorse finanziarie per rafforzare i traffici marittimi verso la penisola balcanica e verso il Medio Oriente, tradizionali punti di forza per il porto dorico. La regione Abruzzo intende invece utilizzare questi strumenti per avviare programmi di collegamento diretto Adriatico-Tirreno.

## 2.5. PROGRAMMA DI ESTENSIONE TEN-T AI PAESI CHE CONFINANO CON L'UE

L'Unione Europea è convinta che buoni rapporti con i Paesi confinanti costituiscano una garanzia per lo sviluppo economico, la stabilità e la sostenibilità della stessa UE.

Già dagli anni Novanta, con la politica dei Corridoi, l'UE mostrava una forte sensibilità verso i Paesi confinanti in tema di trasporti.

Nel Giugno 2004, durante il meeting internazionale "Transport for Wider Europe", tenuto a Santiago de Compostela si è così discusso di allargare l'azione dell'UE ai Paesi e alle regioni confinanti in tema di infrastrutture di trasporto.

I Paesi sono in totale 25 e tra essi figurano alcuni Stati della regione euro-adriatica: **Albania**, Algeria, Armenia, Azerbaijan, Bielorussia, **Bosnia & Erzegovina**, **Croazia**, Egitto, Ex Jugoslavia, Repubblica di Macedonia, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, Marocco, Moldova, Autorità Palestinese, Russia, **Serbia e Montenegro**, Kosovo, Svizzera, Siria, Tunisia, Turchia, Ucraina.

Nel settembre 2004 la Commissione Trasporti ha deciso di istituire un Gruppo di Alto Livello, presieduto dal Loyola de Palacio e comprendente 53 Paesi (quelli membri e i confinanti) e 3 istituzioni finanziarie (BEI, BERS, Banca Mondiale).

Il gruppo ha avuto l'obiettivo di individuare assi e progetti prioritari che in prospettiva

possano essere sostenuti su canali privilegiati di finanziamento. Nel novembre 2005 sono stati presentati i risultati.

L'identificazione dei progetti prioritari che ricadono in questi Paesi è avvenuta in due passi successivi.

In primo luogo si è proceduto all'identificazione di **cinque assi principali** di collegamento tra UE e Regioni/Paesi vicini sulla base dell'intensità dei traffici e della prevista integrazione con la stessa UE.

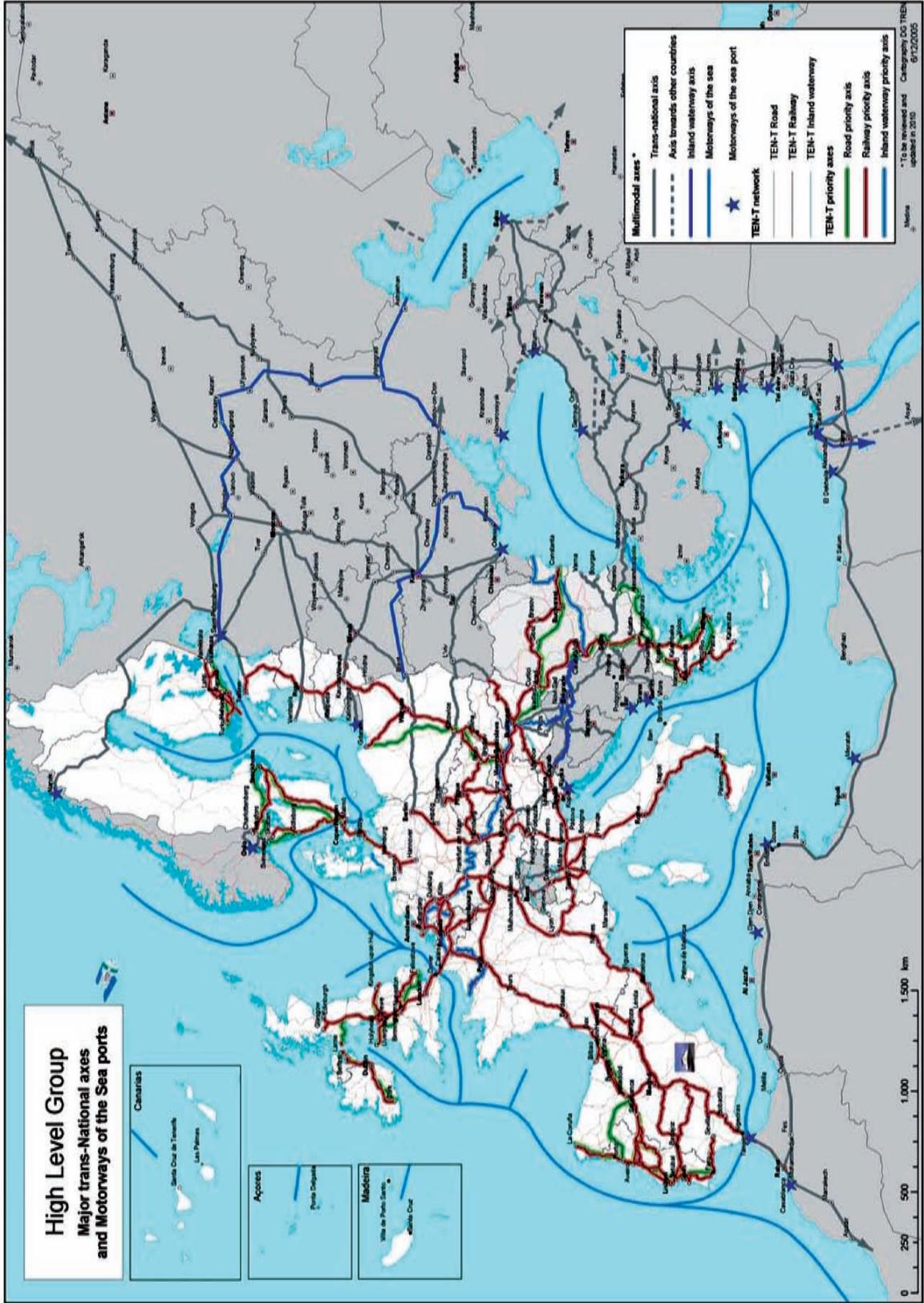
Quindi sono stati identificati i **progetti prioritari sugli assi principali** tenendo conto delle condizioni di fattibilità, e dell'impatto economico, sociale e ambientale generato.

Tali progetti sono stati poi classificati in due categorie, secondo il loro grado di maturità: quelli pronti ad essere avviati prima del 2010, quelli che presentano un interesse a più lungo termine (oltre il 2020).

L'approccio selettivo risponde all'esigenza di concentrare le limitate risorse disponibili in risultati ragionevolmente certi. Il costo totale stimato per la realizzazione dei progetti selezionati è pari a 45 miliardi di euro di cui 35 fino al 2020.

4 "Studio di fattibilità sull'accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado" - luglio 2005

Fig. 2.7. - Assi Trans-nazionali provinciali e Porti delle autostrade del mare



Gli assi identificati sono i seguenti:

**1) estensione delle Autostrade del Mare** (progetto 21 - TEN-T priority axes and projects 2004) secondo le seguenti direzioni:

- AdM del mar Baltico verso la Russia (compresa Kaliningrad);
- AdM dell'Europa Occidentale verso Norvegia al Nord e il Marocco a Sud;
- AdM del Mediterraneo verso Africa del Nord, Medio Oriente e Mar Rosso;
- AdM del Mediterraneo verso il Mar Nero, dove sono comprese le aree della regione adriatico-ionio attualmente non UE.

Sono stati inoltre identificati i porti che, in detti Paesi, hanno i requisiti per accedere al programma Autostrade del Mare.

**2) Asse del nord:** connette l'Europa del Nord con la Norvegia da un lato e con Bielorussia e Russia dall'altro;

**3) Asse Centrale:** collega il centro dell'Europa

all'Ucraina e al Mar Nero e si estende verso l'Asia Centrale e il Caucaso;

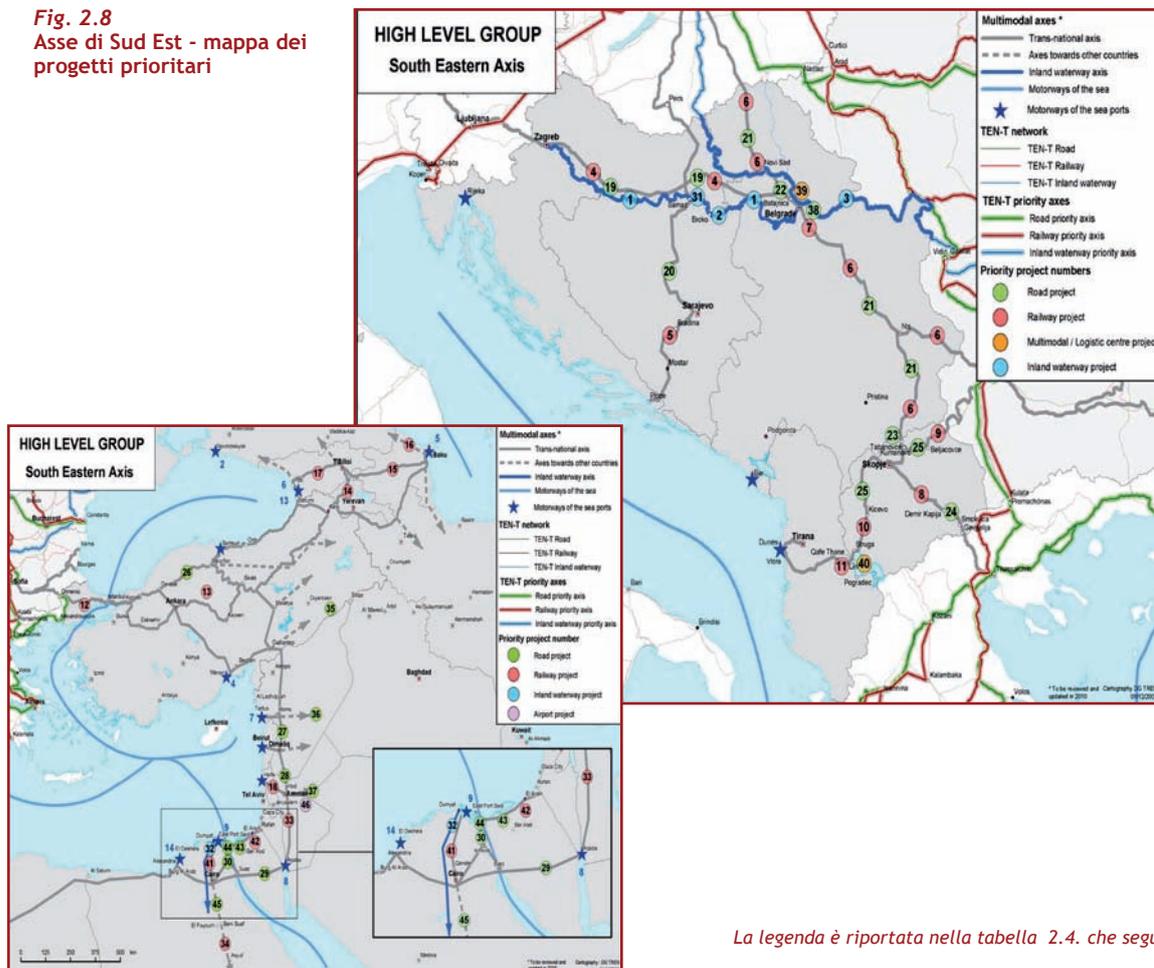
**4) Asse di Sud-Est:** collega l'Europa ai Balcani, alla Turchia e al Mar Caspio, all'Egitto e al Mar Rosso. E' auspicabile un ulteriore ampliamento verso il Medio Oriente;

**5) Asse di Sud Ovest:** connette il sud-ovest dell'Europa con Svizzera e Marocco, Algeria, Tunisia verso l'Egitto.

Nell'asse di Sud Est, ricadono naturalmente i Paesi dell'area balcanica e l'Albania. In questo asse sono stati complessivamente individuati 46 progetti prioritari (di cui 30 a breve o medio termine).

La mappa e la tabella seguenti indicano la natura e la localizzazione quei progetti previsti per l'area balcanica, compresa l'Albania (in totale 21). E' evidente la sostanziale coincidenza con i tracciati dei Corridoi V, VIII e X.

**Fig. 2.8**  
Asse di Sud Est - mappa dei progetti prioritari



La legenda è riportata nella tabella 2.4. che segue

Tab. 2.4. - Asse di SUD EST: elenco dei progetti prioritari

Progetti a medio-breve termine			
Countries	Inland Waterway	Rail	Road
Regional	1 - Reconstruction of the Sava river to the 1990 standards (phase 1)		
Croatia		4- Upgrading of railway line Slovenia border- Zagreb-Sofia & Montenegro border	19 - Road upgrading Slovenia border-Zagreb-Lipovac-Serbia e Montenegro border
Bosnia & Herzegovina	2 - Reconstruction and modernisation of river port Brcko	5 - A single track railway tunnel "Ivan"	20 - Road Upgrading on Croatia border-Sarjevo-Mostar-Croatia border
Serbia & Montenegro	3 - Development of navigability on the Danube (river training works, locks and removal of vessels sunken)	6 - Reconstruction and modernisation of railway line Hungary border-Belgrade-Nis-Bulgaria/FYR of Macedonia border, including bridge over Danube in Novi Sad7-Reconstruction and modernisation of railway within Belgrade railway node	21 - Road upgrading from section Hungary border-Belgrade-Nis-FYR of Macedonia border22- Belgrade city road by-pass section Batajnica-Babanj potok
FYR of Macedonia		8a - Rehabilitation of the railway line Tabanovci-Gevgelija (phase 1)9 - Railway line Kumano-vo-Beljacovce-Bulgaria border10 - railway line Kicevo-Stuga-Albania border	23 - Road Upgrading Kumanovo-Tabanovce24 - Road upgrading Demir Kapija-Udovo-Smokvica25 - Road upgrading Albania border-Skopje-Bulgaria border
Albania		11 - Railway line Lin-Qafe-Thane- FYR of Macedonia border	

### Progetti a medio-breve termine

Countries	Inland Waterway	Rail
Regional	1b - Reconstruction of the Sava river to a higher navigability class (phase 2)	
Bosnia & Herzegovina	31 - Reconstruction and modernisation of river port Samac	
FYR of Macedonia	8b - Rehabilitation of the railway line Tabanovci-Gevgelija (phase 2)	

### Altri progetti multimodali di interesse

Countries	Inland Waterway
Serbia & Montenegro	38 - Gezela bridge
39 - Intermodal logistic platform in Belgrade	FYR of Macedonia
40 - Construction of the multi-modal terminal located in Struga	

Molti di questi progetti ricadono nel territorio attorno a Belgrado e nella zona di confine, a Nord, tra Bosnia Erzegovina e la stessa Serbia. Vengono inoltre individuati i tre porti di Rijeka in Croazia, Bar in Montenegro e Durazzo in Albania, come scali che potrebbero essere inseriti nel programma Autostrade del Mare. Il Gruppo, accanto alla definizione dei progetti prioritari, ha indicato una serie di misure orizzontali che hanno l'obiettivo di rimuovere vincoli amministrativi e fisici per l'attuazione dei

principali assi di trasporto e per facilitare la comunicazione tra autorità di diversi Paesi. Queste indicazioni includono l'armonizzazione di documenti e procedure, sistemi di controllo congiunti alle frontiere, sicurezza marittima e protezione ambientale. Infine il Gruppo si è fatto promotore di scambi di best practice sul ruolo di partnership pubblico-private per la realizzazione di progetti infrastrutturali di interesse collettivo.

## 2.6. STUDIO DI FATTIBILITA' CORRIDOIO BAR-BELGRADO

Lo "Studio di fattibilità sull'accesso logistico al corridoio Bar-Belgrado" è stato promosso da IDC - Italian Distribution Council, agenzia nazionale della logistica con missione di facilitare la proiezione logistica nazionale sull'asse Bar-Belgrado-Timisoara. Lo studio è stato finanziato dall'ICE, Istituto per il Commercio Estero.

L'analisi è concentrata sulle potenzialità, economiche e infrastrutturali, di tale Corridoio, quale strumento di collegamento tra i mercati del Centro Italia e i Paesi Balcani e dell'Europa Centro Orientale.

Con i Balcani e l'Est Europeo, i rapporti commerciali si sono intensificati negli ultimi anni: l'apertura ai mercati, l'ingresso di alcuni Paesi nell'Unione, il decentramento delle nostre imprese hanno creato una fitta rete di rapporti con l'Italia.

Dal punto di vista dei collegamenti infrastrutturali il Nord gode di una situazione stradale e ferroviaria buona per il suo accesso all'area balcanica da Nord Est e dalle Alpi. Sul percorso stradale e ferroviario alcune criticità saranno inoltre risolte nel prossimo quinquennio.

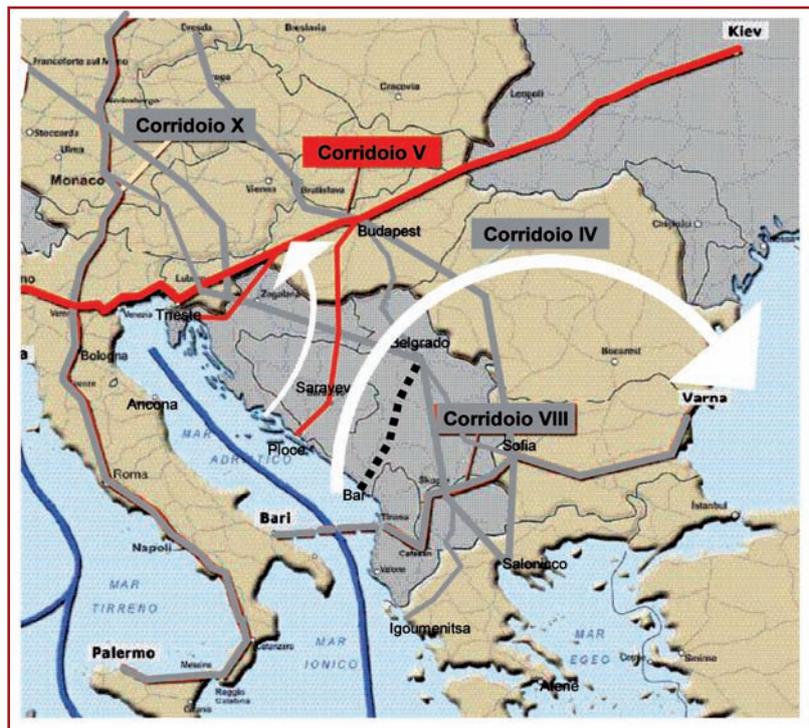
Il Sud e in parte il Centro dell'Italia accedono all'area balcanica prevalentemente attraverso la via marittima, su

camion. Destinazioni principali, Croazia e Albania, ma anche Romania e Bulgaria.

Tra i porti che presentano le maggiori potenzialità per garantire l'accesso al cuore dei Balcani vi è sicuramente il porto di Bar. La congiunzione ferroviaria tra l'Adriatico e il cuore dei Balcani è la più breve esistente; si tratta di soli 467 Km, con ferrovia a binario unico elettrificata.

Per rendere tuttavia la ferrovia Bar-Belgrado una "navetta" per i commerci tra l'Adriatico, il Montenegro, la Serbia e oltre occorre lavo-

Fig. 2.9. - Il Corridoio Bar-Belgrado nel contesto dei Corridoi europei programmati



Fonte: ICE

rare molto sia sulle attrezzature del porto ma soprattutto sulle potenziamento delle connessioni con il retroterra, ovvero sul rifacimento principalmente della tratta ferroviaria e quindi su quella stradale.

Sul fronte italiano, il progetto individua il porto di Ancona come punto di accesso privilegiato al corridoio, rispetto agli altri porti adriatici; vengono altresì indicate le condizioni di sostenibilità di una linea.

I fattori che giocano a favore del porto di Ancona sono la vicinanza geografica favorevole ai bacini di traffico e al porto di Bar e la presenza di altri collegamenti internazionali.

I principali limiti del Corridoio Bar-Belgrado riguardano tuttavia l'entità degli interventi necessari all'ammodernamento delle vie di comunicazione.

Anche ad escludere interventi sul fronte stradale, per la tratta ferroviaria lo studio ha de-

lineato diverse problematiche:

a) la necessità di ammodernare la tratta che raggiunge la Romania via Subotica;

b) la criticità del nodo di Belgrado, ovvero il ponte sul Danubio tra Belgrado e la Romania danneggiato;

c) la necessità di potenziare il tratto ferroviario tra Belgrado e Pancevo e Pancevo-Romania. Sono inoltre presenti numerose gallerie tra Bar e Belgrado (oltre 400) che necessitano di adeguamenti per l'eventuale passaggio di container di tipo high cube e camion carichi su carri ferroviari.

Infine, vi è un problema di carattere strategico: il corridoio può presentarsi in sostanziale concorrenza con il Corridoio VIII o il ramo di collegamento a Ploce del Corridoio V e non gode ancora della legittimità internazionale che servirebbe per convogliare risorse finanziarie sul progetto.

## CONCLUSIONI

Le analisi congiunte sul traffico marittimo e le politiche delle infrastrutture e dei trasporti nel bacino A-I forniscono alcune indicazioni sulla capacità competitiva attuale e futura di singole aree territoriali.

### **ALTO ADRIATICO - area in consolidamento.**

Si tratta dell'area sicuramente più forte del bacino: la concentrazione del traffico marittimo delle merci, la storica importanza di porti come Trieste e Venezia, il forte sviluppo di Koper e Rijeka sono un chiaro segno della forza competitiva di quest'area. L'inserimento del progetto ferroviario Venezia-Koper-Divaca tra i progetti prioritari delle TEN-T, l'avvio delle iniziative di potenziamento dei tratti stradali e soprattutto ferroviari lungo la direttrice del Corridoio V, non potrà che rafforzare i vantaggi competitivi dei suoi porti che potranno presumibilmente accedere a quei mercati dell'Europa Centrale che oggi si rivolgono prevalentemente agli scali Nord Europa. Anche sulle Autostrade del Mare l'area Nord Adriatica sembra ben avviata: le iniziative di RAM e Regione Veneto da un lato, l'inserimento, tra le TEN-T extension, di Rijeka e Koper fra i porti che potranno accedere al programma autostrada del mare dall'altro, sono il chiaro segno della presenza di istituzioni capaci di avviare iniziative di sostegno allo sviluppo infrastrutturale del proprio territorio.

### **BASSO ADRIATICO E IONIO - area in sviluppo.**

Il traffico marittimo delle merci si caratterizza per la quasi totale concentrazione dei traffici nell'hub di Taranto, ma anche per il buon sviluppo di Durazzo e per la forza competitiva delle linee che collegano i porti di Albania e Grecia con quelli di Bari e Brindisi. Il Corridoio VIII può avere un ruolo strategico per rafforzare la posizione di tutti questi porti, tenendo conto del suo ruolo di connettore con il Mar Nero, fino al Caucaso. Sicuramente il Corridoio VIII è partito più tardi rispetto al Corridoio V nel sistema di governance, e risulta più debole per la carenza di risorse comunitarie dedicate. Tuttavia alcuni segnali dell'avvio alla concreta realizzazione del programma ci sono: lo studio di prefattibilità per la rete ferroviaria, l'inserimento di alcuni progetti prioritari di interesse per l'area nelle TEN-T estese, gli accordi tra RAM e Regione Puglia sono un segnale della chiara volontà di procedere al rafforzamento di questo asse.

### **MEDIO ADRIATICO - area "a rischio declino".**

Sicuramente è l'area più forte per il trasporto di passeggeri: la posizione logistica di Ancona e la favorevole morfologia del suo porto rappresentano un asset importante nei collegamenti con Croazia e Grecia. Questo non esclude la necessità di potenziare le infrastrutture portuali e i collegamenti alle principali arterie del traffico stradale perché tale vantaggio si mantenga.

E' invece l'area più debole del bacino A-I per il traffico delle merci, dove tutti i porti (compresa Ancona) sono marginali, tranne lo scalo di Ravenna.

I limiti maggiori in questa area si riscontrano peraltro nell'assenza di una strategia forte sul fronte delle politiche infrastrutturali e dei trasporti. Sebbene il corridoio Bar-Belgrado rappresenti un'idea interessante per collegare il bacino A-I e i mercati italiani al Mar Nero, esso soffre della mancanza di una "legittimazione internazionale" e tra i progetti delle TEN-T estese mancano iniziative, anche a lungo termine, che possano riguardare la direttrice Bar-Belgrado, pure essenziali per consentire al porto di Bar (inserito tra i porti delle Autostrade del Mare) di agganciare il mercato del Centro Europa e del Mar Nero.

Sul fronte italiano il progetto di Corridoio Adriatico, per il quale le principali istituzioni di Ancona e della Regione Marche si erano tanto battute negli anni Novanta, è scomparso invece dai progetti prioritari dell'Unione Europea. Resta ancora la possibilità di accedere al nuovo programma di Autostrade del Mare, destinato a finanziare interventi quali il potenziamento infrastrutturale dei terminal portuali, il raccordo dei porti con le reti ferroviarie, stradali e autostradali, l'avvio di nuove linee di collegamento navale.

Si tratta dunque di progetti che potrebbero essere di estremo interesse per il porto di Ancona, ma su questo fronte si è venuta a creare una situazione paradossale: le Marche, che possono contare sul porto più importante del bacino nel traffico di cabotaggio internazionale (short sea shipping), non hanno ancora realizzato, a quanto ci risulta, alcun accordo con la società Rete Autostrade Mediterranee (RAM), creata su iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del precedente governo per realizzare il programma in questione. Accordi formali sono invece già stati siglati da altre regioni che si affacciano sul bacino.

In particolare, Regione Veneto e Regione Puglia hanno stipulato accordi con RAM per definire progetti e reperire risorse finanziarie volte a rafforzare i traffici marittimi verso la penisola balcanica e verso il Medio Oriente, tradizionali punti di forza anche del porto dorico.

Se non si interviene tempestivamente, il rischio è che si perdano in futuro anche le opportunità create sia dal previsto ampliamento dei traffici con i Paesi dell'Oriente (in grande crescita), sia dallo sviluppo di nuove tecnologie di trasporto marittimo: i porti hub si stanno attrezzando per accogliere le navi madre di nuova generazione, la cui capacità complessiva sta aumentando notevolmente; le

vecchie navi madre (8.000-10.000 container di portata) saranno nel prossimo futuro destinate a collegare porti intermedi; Ancona può cogliere in tal senso un'importante occasione attrezzandosi ad accogliere questo tipo di navi.

In conclusione, in una fase storica di forti minacce, ma anche di notevoli opportunità per l'economia marchigiana e per il porto di Ancona, in uno scenario di rapido sviluppo dei traffici e degli assetti infrastrutturali di molti porti del bacino Adriatico, risulta fondamentale realizzare un piano strategico, condiviso dai diversi soggetti istituzionali e dagli operatori privati, per rilanciare la capacità competitiva dello scalo dorico e del territorio circostante.

## BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

- Confitarma (2006)** - *Relazione Annuale del Consiglio all'Assemblea dei soci per l'anno 2005*  
in <http://www.confitarma.it>
- European Commission** - Directorate General for Energy and Transport (2003)- *The Trans European transport Network: new guidelines and financial rules* - 1 ottobre 2003  
[http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/index_en.htm)
- European Commission** - Directorate General for Energy and Transport (2003) - *Priority projects fir The Trans European transport Network up to 2020: Hight level group report (Van Miert Group)* - giugno 2003  
in [http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/index_en.htm)
- European Commission** - Directorate General for Energy and Transport (2005)- *The Trans European transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005*  
in [http://ec.europa.eu/ten/transport/priority\\_projects/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects/index_en.htm)
- European Commission** - Directorate General for Energy and Transport (2005)- *Jaanco Poyri Infra - VIT - Pan European Transport Corridors and Areas Status Report. Developments and Activities between 1994 and 2003/ Forecast until 2010* - 25 novembre 2005  
in [http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/documentation/index_en.htm)
- EUROSTAT** - *Statistics in focus, transports, 4/2006 - Short Sea Shipping of goods in 2000-2004*
- Favaretto T. (2005)** - *I Collegamenti tra l'Italia e i Balcani: evoluzione della situazione, individuazione delle priorità, ipotesi di linee di intervento* - atti del convegno "Le relazioni economiche tra italia e Balcani". Ministero dello Sviluppo economico - Dipartimento delle Politiche per lo sviluppo 18 maggio 2005
- High Level Group Report** - Loyola De Palacio Group - (2005) - *Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions* - novembre 2005  
in [http://ec.europa.eu/ten/transport/external\\_dimension/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm)
- Istituto per il Commercio Estero (2005)**  
- *Studio sull'accesso logistico al Corridoio Bar-Belgrado* -  
A cura di T-Bridge - luglio 2005
- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti**  
- *Stato di Attuazione dei Corridoi V e VIII* -  
in <http://www.infrastrutturetrasporti.it/page/standard/site.php?p=cm&o=vd&id=1485>
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie dello Stato (2005)**  
- *Corridoio VIII - Analisi del tracciato ferroviario* - in  
<http://www.secretariat-corridor8.it/index2.php?page=document&id=13>
- Pettenati P. (2000)** a cura di - *Il porto di Ancona. Prospettive di sviluppo e vincoli territoriali.*
- Pettenati P. e Simonella I. (2003)**  
- *Il traffico mercantile nel porto di Ancona. Natura prospettive e impatto economico.* Quaderni di studi economici e giuridici della Camera di Commercio di Ancona - Ottobre 2003
- Pettenati P. e Simonella I. (2004)**  
- *Il traffico mercantile e la capacità competitiva del porto di Ancona.* Osservatorio sul porto di Ancona. Rapporto 2004. Quaderni di studi economici e giuridici della Camera di Commercio di Ancona - Dicembre 2004
- Simonella I.** - *Osservatorio sui traffici marittimi internazionali nel bacino Adriatico-Ionio: anno 2004.* in *Economia Marche* n. 2/2005

## AL SERVIZIO DELLE IMPRESE

[www.an.camcom.it](http://www.an.camcom.it)

### AZIENDE SPECIALI



**ANCONA PROMUOVE** supporta le aziende nelle attività internazionali fornendo informazioni sui metodi e strumenti di penetrazione o consolidamento del mercato affiancandole in iniziative di natura promozionale quali organizzazione e partecipazione a workshop, incoming, fiere internazionali, progetti speciali e seminari formativi. In collaborazione con partner qualificati e inseriti nei mercati di riferimento, realizza progetti destinati alla creazione di reti commerciali.

Tel. 071 2072913 - Fax 071 5898255

[www.anconapromuove.it](http://www.anconapromuove.it) - [ancona.promuove@an.camcom.it](mailto:ancona.promuove@an.camcom.it)



**A.S.P.eA.** promuove tutte le azioni necessarie allo sviluppo dei settori pesca e agricoltura attraverso la ricerca, l'attività di formazione, la gestione di lavoratori e campi sperimentali, le attività di valorizzazione e di ottimizzazione delle risorse disponibili in collaborazione con l'Università degli Studi Ancona, l'IRPEN-CNR (Istituto di Ricerca sulla Pesca del CNR) e le Associazioni di categoria.

Tel. 071 5898295 - Fax 071 54765

[www.an.camcom.it](http://www.an.camcom.it) - [aspea@an.camcom.it](mailto:aspea@an.camcom.it)



**R.P.Q. (Real Precious Quality)**, costituita in collaborazione con la Camera di Commercio di Macerata, attraverso il proprio Laboratorio di Saggio e Marchio consente alle aziende del settore orafa argentiero di ottenere per i propri prodotti la Certificazione Aggiuntiva a garanzia della qualità. Il Laboratorio R.P.Q. lavora in regime di qualità ed è accreditato SINAL, organismo di certificazione internazionale.

Tel. 0733 224084

[www.realpreciousquality.com](http://www.realpreciousquality.com) - [info@realpreciousquality.com](mailto:info@realpreciousquality.com)

### ORGANISMI COLLEGATI



L'Associazione **PromAdria** realizza attività promozionali nei settori dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura, della pesca, del terziario e del turismo con l'obiettivo di intensificare le relazioni commerciali, finanziarie, culturali ed i rapporti di collaborazione economico-tecnica tra imprese italiane e quelle dei paesi dell'Adriatico orientale.

Tel. 071 2072913 - [www.promadria.it](http://www.promadria.it) - [promadria@an.camcom.it](mailto:promadria@an.camcom.it)



Il **Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Jonio** è l'Associazione volontaria e transnazionale tra gli enti camerati dei paesi che si affacciano sul bacino adriatico-ionico, con Segreteria presso la Camera di Commercio di Ancona. Il Forum promuove progetti di cooperazione transfrontaliera su tematiche economico-giuridiche di interesse comune ai paesi dell'area.

Tel. 071 5898249 325 - [segreteria@forum.an.camcom.it](mailto:segreteria@forum.an.camcom.it)



La **Scuola Emas** costituita presso la Camera di Commercio di Ancona, organizza corsi di formazione di figure professionali nel campo dell'ecogestione: Consulenti e Revisori Ambientali EMAS.

Tel. 071 200888 - [scuola.emas@an.camcom.it](mailto:scuola.emas@an.camcom.it)



Lo **Sportello per la Responsabilità Sociale d'Impresa** della Camera di Commercio di Ancona promuove e supporta lo sviluppo sostenibile del territorio.

Tel 071 5898311 - [www.an.camcom.it/csr](http://www.an.camcom.it/csr) - [csr@an.camcom.it](mailto:csr@an.camcom.it)



Piazza XXIV Maggio n. 1 - 60124 Ancona  
Tel. 071 58981 - Fax 071 2073907 - [info@an.camcom.it](mailto:info@an.camcom.it)

**Ufficio Ispettivo del Servizio Metrico**

Via Cupramontana n. 1 - 60100 Ancona  
Tel. 071 84301 - Fax 071 2817123 - [ufficio.metrico@an.camcom.it](mailto:ufficio.metrico@an.camcom.it)

**SEDI DISTACCATE IN PROVINCIA**

**Fabriano** - Via Dante n. 286 - 60044 Fabriano  
Tel. 0732 23846 - Fax 0732 23853  
[sede.fabriano@an.camcom.it](mailto:sede.fabriano@an.camcom.it)

**Jesi** - Viale dell'Industria n. 5/b - 60035 Jesi - c/o Centro Direzionale Z.I.P.A.  
Tel. 0731 214498 - Fax 0731 208447  
[sede.jesi@an.camcom.it](mailto:sede.jesi@an.camcom.it)

**Senigallia** - Piazza Garibaldi n. 1 - sede comunale - 60019 Senigallia  
Tel. 071 7915777 - Fax 071 7939687  
[sede.senigallia@an.camcom.it](mailto:sede.senigallia@an.camcom.it)

SERVIZI	Tel.	Fax	e-mail
<b>AMMINISTRATIVI</b>			
Segreteria direzionale	071 5898204-278	071 5898322	<a href="mailto:direzione@an.camcom.it">direzione@an.camcom.it</a>
Provveditorato	071 5898261-359	071 2073907	<a href="mailto:info@an.camcom.it">info@an.camcom.it</a>
Ragioneria	071 5898273-201	071 5898351	<a href="mailto:ragioneria@an.camcom.it">ragioneria@an.camcom.it</a>
Comunicazione	071 5898535-366	071 2073907	<a href="mailto:info@an.camcom.it">info@an.camcom.it</a>
<b>ANAGRAFICI</b>			
Registro imprese	071 5898397-244		
Elenchi di imprese	071 5898245	071 5798299	<a href="mailto:registro.imprese@an.camcom.it">registro.imprese@an.camcom.it</a>
Firma digitale a CNS e Legal mail	071 5898397-244		
Albo imprese artigiane	071 5898209-275	071 5898203	<a href="mailto:cpa@an.camcom.it">cpa@an.camcom.it</a>
Altri registri - ruoli e licenze	071 5898214-271	071 5898284	<a href="mailto:albieruoli@an.camcom.it">albieruoli@an.camcom.it</a>
Ambiente - Rifiuti - M.U.D.	071 5898254-246		<a href="mailto:albo.rifiuti@an.camcom.it">albo.rifiuti@an.camcom.it</a>
Protesti	071 5898312	071 5898215	<a href="mailto:info@an.camcom.it">info@an.camcom.it</a>
Certificati commercio estero	071 5898212	071 5898356	<a href="mailto:info@an.camcom.it">info@an.camcom.it</a>
Avvisi di vendite immobiliari	071 5898248	071 5898299	<a href="mailto:registro.imprese@an.camcom.it">registro.imprese@an.camcom.it</a>
Servizio metrico e ispettivo	071 84301	071 2817123	<a href="mailto:ufficio.metrico@an.camcom.it">ufficio.metrico@an.camcom.it</a>
Manifestazioni a premio	071 5898231	071 5898299	<a href="mailto:paola.castellucci@an.camcom.it">paola.castellucci@an.camcom.it</a>
Borsa immobiliare	071 898283	071 5898284	<a href="mailto:albieruoli@an.camcom.it">albieruoli@an.camcom.it</a>
<b>PROMOZIONALI</b>			
Servizio estero	071 5898244-288	071 5898265	<a href="mailto:estero@an.camcom.it">estero@an.camcom.it</a>
Regolazione del mercato	071 5898250-220		<a href="mailto:regolazione.mercato@an.camcom.it">regolazione.mercato@an.camcom.it</a>
Statistica e Studi	071 5898286-399		<a href="mailto:statistica@an.camcom.it">statistica@an.camcom.it</a>
Progetti comunitari	071 5898365-355	071 5898255	<a href="mailto:info@an.camcom.it">info@an.camcom.it</a>
Sviluppo economico	071 5898270-364		<a href="mailto:info@an.camcom.it">info@an.camcom.it</a>
Contributi e finanziamenti	071 5898270		<a href="mailto:promozione@an.camcom.it">promozione@an.camcom.it</a>
Nuove imprese e orientamento	0715898291-289	071 5898265	<a href="mailto:sni@an.camcom.it">sni@an.camcom.it</a>

## QUADERNI DI STUDI ECONOMICI E GIURIDICI

### *Elenco delle precedenti pubblicazioni*

n. 1 - giugno 2003	Cambiamenti del mercato e strategie d'impresa: alcuni casi di imprese eccellenti della provincia di Ancona
n. 2 - luglio 2003	L'Arbitrato nel nuovo diritto societario alla luce delle disposizioni del D.Lgs n.5 del 17 gennaio 2003
n. 3 - ottobre 2003	Osservatorio sul porto di Ancona . Rapporto 2003 Il traffico mercantile nel porto di Ancona Natura, prospettive e impatto economico, con approfondimento su: Short Sea Shipping in Adriatico e Ionio
n. 4 - giugno 2004	La riforma del diritto societario delle società di capitali
n. 5 - agosto 2004	L'Economia reale dal punto di vista di osservazione della Camera di Commercio di Ancona - Rapporto 2003
n. 6 - dicembre 2004	Osservatorio sul porto di Ancona - Rapporto 2004 Il traffico mercantile e capacità competitiva del porto di Ancona
n. 7 - febbraio 2005	1999/2004 Il quinquennio della presidenza di Augusto Bocchini
n. 8 - maggio 2005	La Responsabilità Sociale: un'opportunità per le imprese. I nuovi servizi per lo sviluppo sostenibile del territorio
n. 9 - maggio 2005	Appalto e somministrazione di lavoro
n.10 - settembre 2005	L'Economia reale dal punto di vista di osservazione della Camera di Commercio di Ancona - Rapporto 2004
n. 11 - marzo 2006	Verso la Cina: alcuni approfondimenti sul mercato cinese
n. 12 - dicembre 2006	Osservatorio sui porti dell'Adriatico Ionio Rapporto 2006 - I traffici al 2005 e le politiche infrastrutturali

**Per informazioni rivolgersi a:**

CAMERA DI COMMERCIO DI ANCONA - P.zza XXIV Maggio n. 1 - 60124 Ancona  
web [www.an.camcom.it](http://www.an.camcom.it)  
Ufficio Promozione Attività Economiche - Tel. 071 5898270 - fax 071 5898255  
e-mail [promozion@an.camcom.it](mailto:promozion@an.camcom.it)

La pubblicazione è stata impaginata a cura dell'Ufficio Comunicazione della Camera di Commercio di Ancona



