

# 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 2007

*I traffici al 2006 e le prospettive di  
sviluppo della portualità nel Mediterraneo*

*di Ida Simonella*

*(Introduzione di Paolo Pettenati)*





14/2007

# 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 2007

*I traffici al 2006 e le prospettive  
di sviluppo della portualità  
nel Mediterraneo*

*di Ida Simonella*

*ricercatrice ISTAO, collaboratrice della Camera di Commercio  
per l'Osservatorio del Porto di Ancona*

*Introduzione di Paolo Pettenati*

*Presidente dell'ISTAO Istituto Adriano Olivetti 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 e sintesi dei risultati <i>di Paolo Pettenati</i>	06
<hr/>	
Parte prima - I TRAFFICI MARITTIMI AL 2006	
<hr/>	
1.1 Il Commercio mondiale e i traffici marittimi	08
1.2 Il traffico passeggeri	09
1.3 Il segmento crociere	12
1.4 Il traffico di merci	15
- <i>Il movimento complessivo di merci</i>	15
- <i>Il movimento container</i>	15
1.5 Le politiche delle infrastrutture e dei trasporti nell'area A-I: aggiornamenti	17
Parte seconda - MEDITERRANEO, ADRIATICO E TRAFFICO CONTAINER: LE NUOVE SFIDE	
<hr/>	
2.1 I porti mediterranei e la recuperata centralità	21
2.2 Le potenzialità di sviluppo del Mediterraneo e dell'Adriatico	23
2.3 I problemi da affrontare	26
Conclusioni	28
<hr/>	
Appendice statistica	30
<hr/>	
Bibliografia di riferimento	31
<hr/>	

## Introduzione e sintesi dei risultati

Questa edizione del Rapporto annuale dell'Osservatorio sui traffici marittimi in Adriatico e Ionio si compone di due parti. La prima aggiorna i dati sul traffico annuale e sulle politiche delle infrastrutture e dei trasporti riguardanti i 17 principali porti che si affacciano nel bacino: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rieka, Split, Zadar, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo per l'Albania; Bar per Serbia-Montenegro; Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia.

La seconda parte presenta alcune riflessioni sullo scenario di sviluppo del movimento container in Adriatico, alla luce dell'evoluzione e delle previsioni di crescita dei trasporti marittimi nel Mediterraneo.

I porti del Mediterraneo, nel corso degli anni Novanta, hanno eroso quote di mercato considerevoli ai porti del Nord Europa, grazie soprattutto alle innovazioni nei modelli organizzativi dello shipping mondiale che ha visto affermarsi il modello "hub and spokes", da un lato, e la rotta Suez-Gibilterra, dall'altro. Gioia Tauro, Algeiras ed altri porti della penisola italiana hanno visto in quel periodo crescere in maniera significativa i propri traffici.

Questa capacità di recupero sugli scali del Northern Range si è tuttavia arrestata da alcuni anni e la vera sfida, quella di fare dell'Italia la principale piattaforma logistica dell'Europa, non è stata ancora vinta. I ritardi infrastrutturali dei porti, le carenze del sistema ferroviario e di quello viario, la debolezza del sistema logistico in generale non hanno permesso all'economia italiana di compiere il salto.

Eppure la partita non è persa. La gigantesca domanda di trasporto mondiale proveniente dall'India e dalla Cina, il raddoppio del Canale di Suez, le continue innovazioni nell'industria dello shipping offrono ancora molte occasioni da sfruttare.

E in questo vortice di opportunità potrebbero inserirsi finalmente i porti dell'Adriatico, finora marginali nel traffico container, ma potenzialmente in grado, per la loro posizione geografica, di diventare decisivi nei collegamenti con l'Est Mediterraneo e l'Est Europa, aree per le quali si prevedono tassi di sviluppo tra i più alti nel mondo.

In sintesi, le analisi e le riflessioni contenute in questo studio intendono fornire, da un lato, una chiave di lettura delle tendenze in atto nella portualità del bacino Adriatico-Ionio con particolare riferimento al ruolo del porto di Ancona; dall'altro, un quadro dei problemi che occorre affrontare e risolvere per poter cogliere le opportunità offerte dalla globalizzazione dei mercati.

Sotto il profilo dell'analisi le principali tendenze in atto possono essere così sintetizzate:

- negli ultimi cinque anni l'area adriatica è stata caratterizzata da una crescita del 42% con una progressiva polarizzazione dei traffici nell'Alto Adriatico (Trieste, Venezia, Koper, Rijeka), passato da una quota di mercato del 67% del 2001 al 73% del 2006. Ravenna e Ancona (considerato anche il movimento via FFSS) hanno mantenuto circa gli stessi valori assoluti in termini di movimentazione di container, ma hanno visto progressivamente ridursi le quote di mercato nell'area.
- Esaminando le singole sub aree, si osserva che il Nord Adriatico appare in fase di consolidamento grazie alle iniziative infrastrutturali che ha sviluppato partendo dalla naturale

*posizione di forza dei suoi porti, principalmente nel traffico container.*

- *Il sud del bacino si avvale della presenza di un porto in grande crescita come Taranto e del dinamismo di Bari, ma anche dell'attenzione dei soggetti istituzionali che disegnano ambiziose prospettive di sviluppo dell'area attraverso i programmi del Corridoio VIII e del Corridoio Meridiano. Il limite principale sta attualmente nell'assenza di risorse finanziarie dedicate.*
- *Il Medio Adriatico, al contrario, appare sostanzialmente privo di sostegno da parte dei soggetti istituzionali nazionali e internazionali e questo è probabilmente un limite ancor più stringente di quello "finanziario". La situazione è per molti aspetti paradossale se si pensa che Ancona ed il Medio Adriatico giocano un ruolo essenziale nell'integrazione tra il Centro-Nord e il Sud Est dell'Europa. Le rotte che collegano Ancona ai Balcani e alla Grecia rappresentano "autostrade del mare" naturali, che il mercato riconosce come fortemente competitive, ma che avrebbero bisogno di un forte potenziamento delle strutture portuali, in particolare delle opere a mare e dei collegamenti con la grande viabilità stradale e ferroviaria, in modo da dar vita ad un vero e proprio sistema intermodale di trasporto.*
- *In particolare, il nodo logistico anconetano porto-interporto-aeroporto non riesce a decollare. E' vero che nei più recenti documenti di programmazione economica e finanziaria è stato considerato una piattaforma territoriale di prioritario interesse nazionale, in quanto perno strategico dell'asse trasversale Lazio-Umbria-Marche,. In altri termini, la programmazione nazionale gli riconosce un importante ruolo per il collegamento tra Adriatico e Tirreno nell'ambito della rete dei Corridoi prioritari transeuropei. Di fatto, però, questo riconoscimento rimane sulla carta e non si traduce in alcuna accelerazione dei programmi, per altro in buona parte già approvati, di ampliamento e potenziamento delle infrastrutture puntuali e lineari. Questa situazione è ancor più incresciosa se si pensa che Ancona e l'Adriatico potrebbero aprirsi alle nuove opportunità di sviluppo del Mediterraneo, in particolare nel segmento container.*
- *La crescita dei traffici commerciali internazionali, lo sviluppo e la centralità di Cina e India nei commerci marittimi mondiali, il raddoppio del Canale di Suez, che consentirà di far entrare navi madri di grandi dimensioni nel Mediterraneo, lasciano infatti prevedere un enorme sviluppo dei trasporti marittimi nell'intera area mediterranea. In particolare, le previsioni di crescita più sostenute riguardano l'area Est (Turchia in primis) ed il Mar Nero dove nei prossimi 6-7 anni sono previsti tassi di crescita del traffico container dell'ordine del 24-25% annui, doppi rispetto al Mediterraneo centrale ed occidentale.*
- *La posizione tradizionalmente forte dell'Adriatico nei collegamenti con l'Est del Mediterraneo e con il Mar Nero consentirebbe quindi, sulla carta, di delineare interessanti prospettive di crescita per i porti del bacino. Per veder realizzate tali aspettative occorrerà tuttavia lavorare sull'adeguamento delle infrastrutture, sia puntuali, come i porti, sia lineari e di collegamento, come la rete viaria e ferroviaria. La partita per far diventare il Mediterraneo e l'Adriatico una piattaforma logistica strategica per l'Europa centrale si gioca principalmente su questo fronte.*

Paolo Pettenati

# I traffici marittimi al 2006

## 1.1. IL COMMERCIO MONDIALE E I TRAFFICI MARITTIMI

Il 2006 è stato caratterizzato da un elevato ritmo di sviluppo dell'economia mondiale. L'aumento del 5,4% del prodotto interno lordo va attribuito alla crescita sostenute di Europa, Giappone e Stati Uniti. Continua inoltre l'eccezionale sviluppo di Cina e India.

Beneficia di questo andamento positivo il commercio mondiale, che nel 2006 registra un incremento dell'8%, tra i più alti degli ultimi anni. I flussi di merci in import e export dell'Europa sono aumentati e si affiancano alla rilevante crescita dei traffici cinesi e di altre economie emergenti dell'area asiatica.

Il traffico marittimo mondiale raggiunge nell'anno quasi 7 miliardi di tonnellate, pari ad

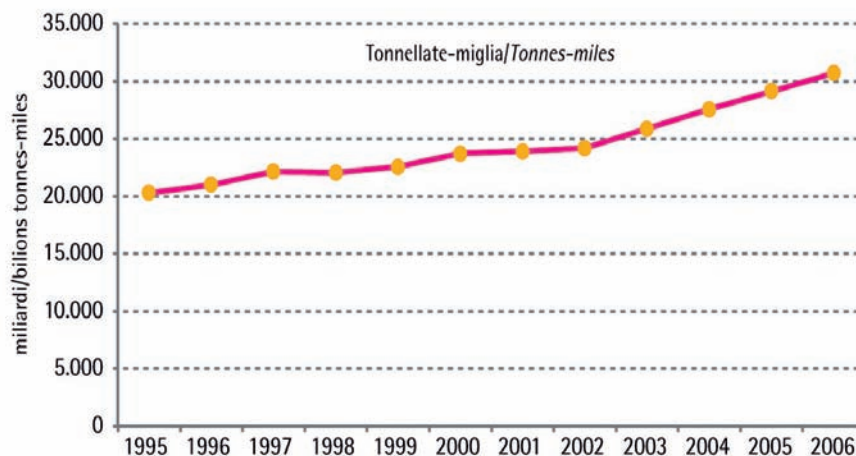
un aumento del 4,8%, più elevato di quello riscontrato nell'anno precedente.

La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita sia dalla quantità sia dalle distanze, è pari a 30.686 miliardi di tonnellate-miglia e registra un aumento del 5,5% rispetto al 2005.

I carichi trasportati sono riferiti, per il 33,4%, a petrolio greggio e prodotti petroliferi, per il 27,4%, alle principali materie prime solide (minerali di ferro, carbone e grano), per l'1,5% alle altre *dry bulk commodity* e per il restante 37,7% a carichi generali, merci in ro-ro cargo e in portacontaineri.

Nel 2006 i carichi containerizzati rappresentano il 13% di tutto il traffico marittimo.

Fig. 1.1. I traffici marittimi mondiali



Fonte: Confitarma su Fearnleys Review

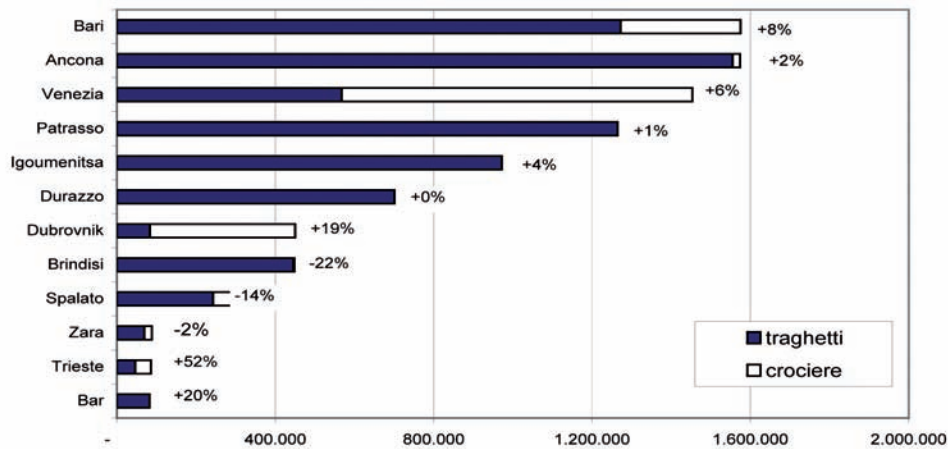


## 1.2. IL TRAFFICO PASSEGGERI

Per la prima volta da molti anni è Bari il porto leader in Adriatico-Ionio per movimento complessivo di passeggeri su rotte internazionali (traghetti e crociere). Lo scalo pugliese ha

raggiunto 1.575.000 movimenti nel 2006, circa un migliaio in più di Ancona. Lo scalo dorico invece mantiene la leadership assoluta nella movimentazione di passeggeri su navi traghetto.

Fig. 1.2. - PAX - Movimento complessivo internazionale 2006



Fonte: elaborazioni ISTAO OTM su dati AP

La leadership di Bari è il frutto di un ritmo di sviluppo che è stato sistematicamente più elevato di quello di Ancona negli ultimi anni. Bari non solo è diventato un importante scalo nel segmento crocieristico, ma è cresciuto molto anche nel segmento traghetti, peraltro erodendo quote di mercato principalmente al porto di Brindisi.

Occorre tuttavia sottolineare che risultano in crescita tutti i principali porti dell'area,

trainati anche dallo sviluppo del segmento crociere.

I porti dell'Adriatico occidentale (unici per i quali vi sono informazioni complete ed omogenee nella lettura) hanno movimentato 756.000 tra tir e trailer, il 95% dei quali sulle rotte internazionali che collegano l'Italia ai Balcani e al Sud Est Europa (Grecia e Turchia), e solo il 5% sulla linea di cabotaggio nazionale Ravenna-Catania.

Tab. 1.1. - Movimento TIR da e per i porti Italiani dell'Adriatico-Ionio

PORTI	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TRIESTE	27%	26%	29%	32%	27%	27%
ANCONA	28%	28%	27%	27%	27%	26%
BARI	15%	16%	16%	17%	21%	25%
BRINDISI	11%	10%	15%	13%	11%	8%
RAVENNA	5%	5%	5%	5%	5%	5%
VENEZIA	14%	14%	8%	6%	10%	9%
TOT (%) 100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TOT. ADR	706.808	740.878	746.476	719.266	736.620	756.019

Fonte: elaborazioni ISTAO OTM su dati AP

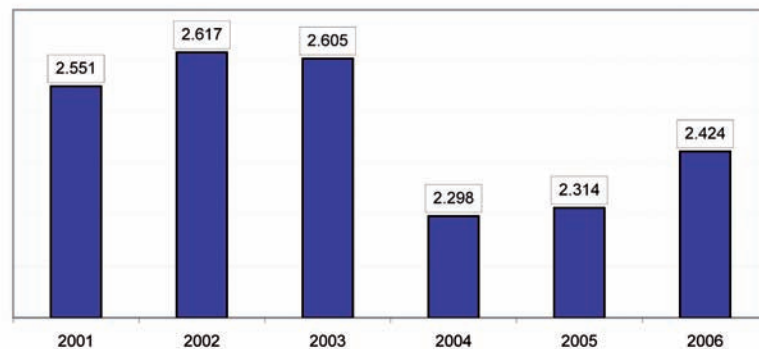
Il 56% dei movimenti riguarda i tir e i trailers su traghetti da e per la Grecia, il 27% riguarda la Turchia e l'8% l'Albania. Marginali il numero di mezzi da e per la Croazia e il Montenegro. Come noto l'elemento di "internazionalità" dei porti adriatici è una caratteristica molto peculiare, che li distingue fortemente dai porti del Tirreno, le cui rotte prevedono collegamenti prevalentemente nazionali. Inoltre sui principali mercati si è sviluppata e consolidata nel tempo una specializzazione forte dei singoli scali dell'Adriatico occidentale: Ancona sulla Grecia (39% la sua quota di mercato), Trieste sulla Turchia (100%), Bari e Brindisi sull'Albania (84%). La posizione di Ancona sembra anzi consolidarsi nel tempo nonostante il mercato greco, pur in leggera ripresa negli ultimi anni, non registri più i volumi dei primi anni del decennio.

Tab. 1.2. - Porti adriatici: movimento TIR/TRAILER e quote di mercato per mercati

	Grecia	Turchia	Albania
Ancona	39%		4%
Bari	33%		70%
Brindisi	12%		14%
Venezia	17%		
Trieste		100%	12%
Tot %	100%	100%	100%
Tot. V.A.	423.355	207.000	60.555

Fonte: elaborazioni ISTAO OTM su dati AP

Fig. 1.3. - Porti adriatici: movimento PAX da e per la GRECIA (in migliaia)



Fonte: elaborazioni ISTAO OTM su dati AP

Recentemente<sup>1</sup>, l'Istituto Nazionale di Statistica ha diffuso alcuni dati relativi all'anno 2005, che confermano questa specificità dell'Adriatico, anche sul fronte passeggeri. Dei circa 6 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati sui traghetti con rotte internazionali, il 39,2% attingono ai collegamenti con la Grecia. Al secondo posto si collocano quelli con la Francia (18,8%), quindi quelli con Croazia (15%) e Albania (12%). Di fatto i passeggeri sbarcati e imbarcati sulle tratte internazionali adriatiche sono oltre i 2/3 del totale nazionali. L'analisi dei singoli segmenti del mercato passeggeri nell'area A-I mostra i seguenti andamenti.

Tab. 1.3. - Traffico PAX da e per la GRECIA Market share porti adriatici

	2001	2006
Ancona	38%	46%
Bari	17%	21%
Brindisi	21%	14%
Venezia	15%	19%
Trieste	9%	
ADR-ITA	100%	100%

Fonte: elaborazioni ISTAO OTM su dati AP

<sup>1</sup> cfr Istat, Statistiche in breve, 22 marzo 2007

**Segmento GRECIA.**

Nel 2006 i movimenti di passeggeri da e verso la Grecia si attestano intorno ai 2,4 milioni, in crescita rispetto al 2005. Si tratta tuttavia di un mercato sostanzialmente stabile da alcuni anni (anzi nel 2004, anno delle Olimpiadi si è registrata una brusca diminuzione), che non ha raggiunto più le cifre dei primi anni duemila. Ancona tuttavia ha progressivamente rafforzato la sua quota di mercato (46%). Unico porto che perde sensibilmente passeggeri è Brindisi, mentre si segnala un forte sviluppo sul segmento da parte di Bari.

**Segmento CROAZIA.**

I movimenti riguardanti il traffico di linea con la Croazia (446.000) registrano una riduzione del 3%. Va comunque segnalato che sfuggono in questa rilevazione gran parte delle linee attivate d'estate con navi veloci, ormai ca-

pillari su tutta la costa, e che naturalmente rappresentano concorrenti aggressivi rispetto al traffico di linea. In calo Ancona (-7%) che tuttavia mantiene una leadership pressochè totale (81% la sua quota di mercato sui traffici di linea).

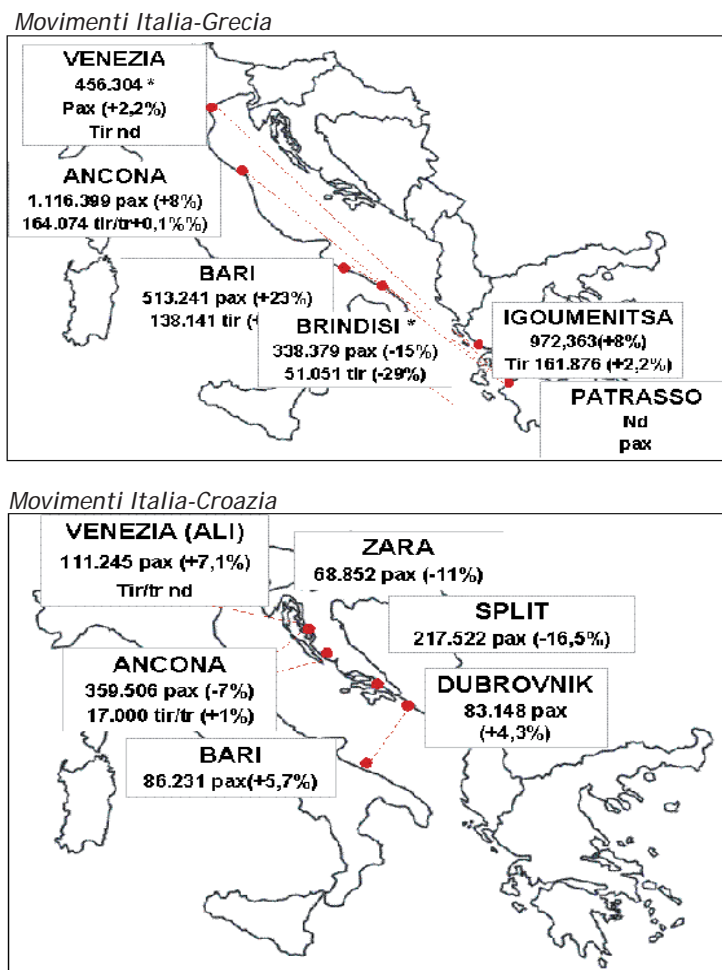
**Segmento ALBANIA.**

778.000 sono i passeggeri movimentati dall'Italia verso i porti di Durazzo e Valona sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente; tutti i porti italiani, tranne Bari sono in diminuzione sia sul segmento tir/trailer che su quello passeggeri.

**Segmento MONTENEGRO.**

In crescita del 30% i movimenti di passeggeri da e verso Bar (che hanno raggiunto quota 80.000), con un forte sviluppo sia di Ancona che di Bari.

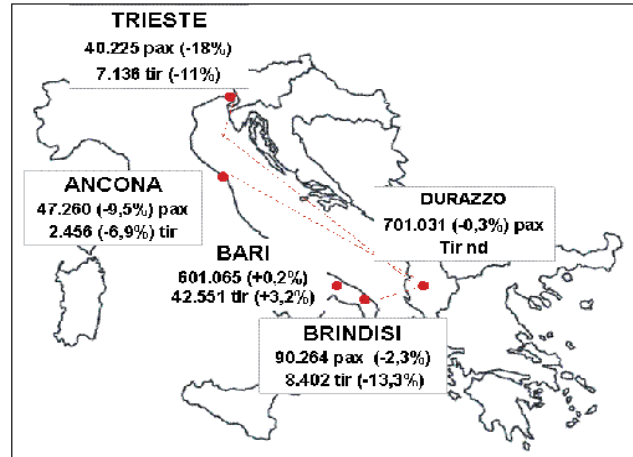
Fig. 1.4. - 2006: Movimento ferries nel bacino A-I



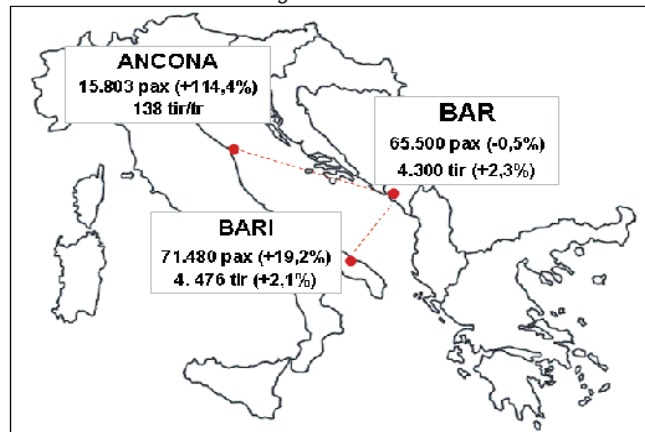
Fonte: elaborazioni Istat OTM su dati AP

Fig. 1.4. - 2006: Movimento ferries nel bacino A-I

Movimenti Italia-Albania



Movimenti Italia-Montenegro



Fonte: elaborazioni Istaot OTM su dati AP

### 1.3. IL SEGMENTO CROCIERE

Il segmento delle crociere continua a registrare forti sviluppi nel bacino Adriatico-Ionio. Venezia ha raggiunto nel 2006 gli 886 mila passeggeri con una crescita del 9% rispetto all'anno prece-

cente. Dubrovnik ha visto aumentare il numero dei crocieristi del 23% raggiungendo le 367.000 unità, seguito da Bari che ha superato, nell'ultimo anno di rilevazione le 300.000 unità.

Tab. 1.4. - Traffico crociere nei principali porti del bacino A-I

Porto	2003	Var %	2006	Var %
Venezia	815.153	20	885.664	8
Dubrovnik	97.466	14	367.321	23
Bari	77.979	6	303.388	9
Trieste			50.000	
Spalato	47.315	39	46.999	-1
Zara	3.180	88	9.739	50
Ancona	39.638	701	18.916	-52

Fonte: elaborazioni Istaot su dati AP

E' evidente che l'area adriatica si muova sulla scia di un boom del mercato crocieristico che interessa tutto il mondo, e che vede l'Italia in particolare come Paese leader in Europa.

Nel mondo **più di 15,8 milioni di passeggeri hanno effettuato una crociera durante l'anno 2006** su navi sempre più grandi e lussuose. La previsione di 35 unità in consegna entro il 2010 è il segno evidente del forte sviluppo e dell'interesse delle Compagnie di Navigazione: Costa Crociere con la nuova ammiraglia Costa Serena e MSC Crociere con la nuova MSC Orchestra ne danno un chiaro esempio. È anche da notare come ormai i grandi Gruppi americani siano fortemente presenti nel Mediterraneo con una copertura di oltre il 70% del traffico movimentato nei porti italiani: il Gruppo Carnival (con Costa Crociere, Carnival Cruise Line, Aida Cruises, Holland America Line, Cunard, Princess, P&O, Swan Hellenic, Windstar, Seabourn e Ocean Village) movimenterà 3.620.000 passeggeri in Italia (47,32%) mentre il Gruppo RCC (Royal Caribbean, Celebrity Cruises, Pullmantur, Island Cruises) arriverà a 1.750.000 passeggeri (22,87%) mentre MSC Crociere movimenterà 1.100.000 passeggeri (14,37%).

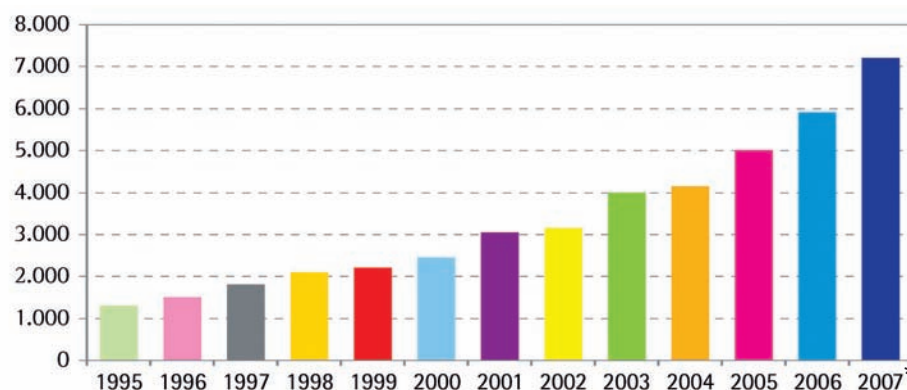
L'Italia risulta la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo con circa 6 milioni di movimenti (+15,4% rispetto al 2005), seconda è la Spagna, con 4,5 milioni.

Per il 2007 si prevede un ulteriore aumento del 28% e per il 2008 le previsioni parlano già di un +10,8%.

Per il nostro Paese l'importanza di questo segmento peraltro va al di là delle cifre riguardanti il movimento complessivo dei croceristi e le ragioni sono molteplici:

- innanzitutto mentre il turismo italiano terrestre dà segnali di stagnazione e di perdita di alcune posizioni rispetto a Paesi concorrenti, pur essendo questi meno dotati di risorse paesaggistiche, archeologiche, artistiche e culturali, il settore delle crociere, grazie a fattori quali la sicurezza, l'efficienza e la qualità, continua ad ottenere un grande successo.
- Il mercato delle crociere, forte di un'offerta sempre più ricca e differenziata delle compagnie di navigazione, contribuisce di fatto alla destagionalizzazione dei flussi turistici, riducendo problemi specifici di regioni insulari o marittime.
- L'Italia è inoltre il primo Paese europeo per impatto generato dal segmento crocieristico con 2,5 miliardi di euro di spesa diretta (pari al 30% del totale europeo), di cui 1,2 miliardi destinati a investimenti per l'ampliamento e l'ammodernamento della flotta. L'Italia impiega, direttamente o indirettamente, oltre 61.000 occupati, pari ad un terzo dell'intera Europa.

Fig. 1.5. - Crociere nel Mediterraneo nel periodo invernale - anno 2008



\* previsioni

Fonte: Confitarma 2006 su dati Cemar

Attualmente i cantieri navali italiani stanno lavorando alla costruzione di 16 delle 35 nuove navi da crociera in ordine alla fine del 2006, un dato pari al 42% della nuova capacità e dei nuovi investimenti per il triennio 2007-2010.

Tra le altre spese sostenute dal settore crocieristico italiano figurano 72 milioni di euro per commissioni alle agenzie viaggi nazionali, 69 milioni di euro per merci fornite da aziende alimentari nazionali, 73 milioni di euro per beni non durevoli di produzione italiana (ad esempio carburanti e vernici), 37 milioni di euro per beni metallici e macchinari e, infine, 79 milioni di euro per servizi finanziari e aziendali a livello nazionale.

Nei porti della penisola si sono imbarcati quasi 1 milione di passeggeri, che hanno sostenuto una spesa diretta di 250 milioni di euro (oltre il 56% del totale della spesa sostenuta dai passeggeri in Italia) in biglietti aerei, tasse portuali, sistemazioni alberghiere, cibi e bevande, escursioni ed altri acquisti. Nei porti italiani sono transitati oltre 3 milioni di passeggeri, con una spesa media di 73 euro *pro capite* per ogni scalo.

- Ma anche a livello locale i benefici possono risultare non irrisoni. Le caratteristiche e l'articolazione dell'offerta crocieristica, ovvero la costruzione di pacchetti di offerta finalizzati allo sfruttamento integrato di più prodotti e più destinazioni, si configurano come vere e proprie iniziative di marketing territoriale delle aree che vengono scalate dalle navi. La presenza capillare delle compagnie di navigazione alle grandi manifestazioni turistiche non fa che rafforzare l'incisività della loro azione. In sostanza le compagnie di navigazione pos-

Tab. 1.5. - Impatto economico diretto dell'industria crocieristica per il Paese, 2005

	Spesa diretta in Mil Euro	Totale occupati
Italia	2.501	61.445
UK	1.686	37.319
Germania	1.083	19.969
Spagna	683	13.940
Finlandia	621	10.205
Francia	536	7.265
<b>Primi 6</b>	<b>7.100</b>	<b>150.143</b>
Resto dell'UE	1.226	37.109
<b>Totale</b>	<b>8.326</b>	<b>187.252</b>

Fonte: elaborazioni Istat su dati AP

sono dare un forte contributo alla promozione di territori integrati che altrimenti, per onerosità degli investimenti richiesti, faticerebbero ad attivare iniziative autonome.

- Ovviamente anche i livelli locali sono chiamati a compiere la loro parte. Innanzitutto i porti, che giocano un ruolo fondamentale nello sviluppo di questo segmento turistico: è importante che i terminal abbiano caratteristiche e standard di qualità oggi offerti a bordo delle moderne navi da crociera. È necessario quindi che in tempi brevi anche la portualità compia uno sforzo, soprattutto in termini organizzativi, perché possano essere raggiunti risultati significativi al riguardo e perché possa essere rafforzata significativamente la capacità di offerta turistica che l'Italia, naturalmente, possiede.

## 1.4. - IL TRAFFICO DI MERCI

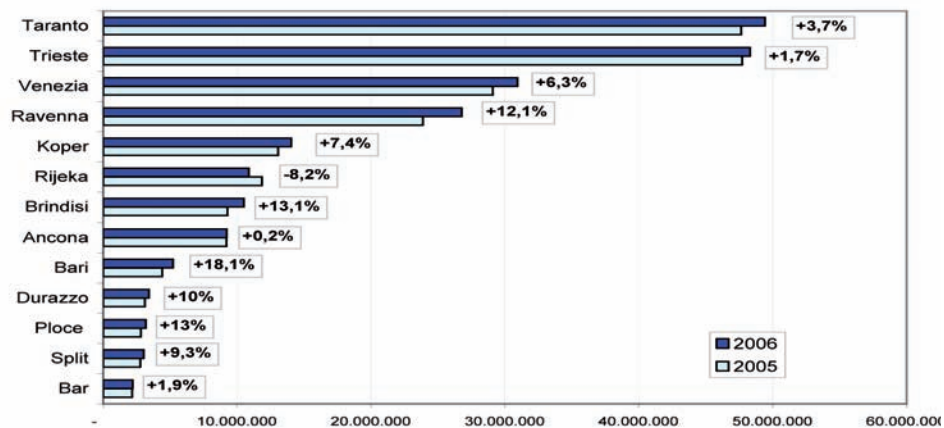
### Movimento complessivo delle merci

Nel 2006 sono state movimentate complessivamente 218 milioni di tonnellate di merci, con una crescita rispetto all'anno precedente del 4,7%. Si tratta di un incremento più sostenuto rispetto al +2,1% fatto registrare nel 2005.

Con più di 49 milioni di tonnellate di merci, Taranto diventa per la prima volta il porto principale del bacino A-I.

La solidità dello scalo pugliese va attribuita sia alla buona posizione raggiunta come porto di transhipment nel traffico container, sia al consolidamento del mercato delle rinfuse solide (in particolare dei prodottisiderurgici) dove vanta una leadership assoluta in Italia. Tutti i porti dell'area hanno visto incrementare considerevolmente i volumi di movimentazione complessiva. Unica eccezione, Rijeka, che nel corso del 2006 ha registrato una sensibile riduzione dei traffici di rinfuse liquide.

Fig. 1.6. - Porti A.I. - Movimento complessivo delle merci 2006 (tonn.) e var. % 2005/2006



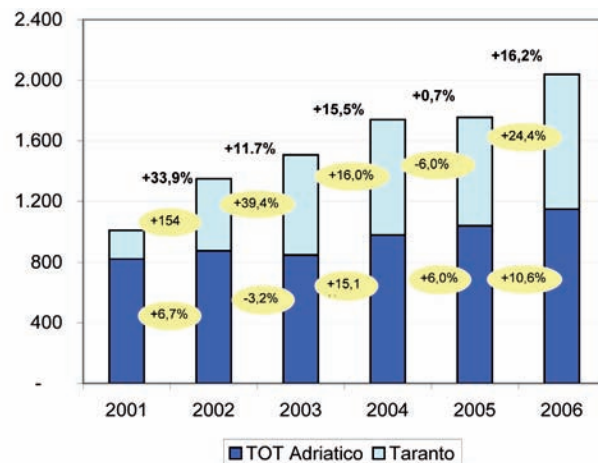
Fonte: elab. Istaot OTM su dati AP

### Il movimento container

Nel 2006 il traffico container dell'area A-I ha superato per la prima volta i 2 milioni di teus (+16,2%). La crescita è stata trainata dal porto di Taranto (+24,4%) che ha ampiamente recuperato la perdita registrata l'anno precedente.

Forte è stata anche la crescita dei porti Adriatici (+10,6%), che hanno beneficiato della ripresa economica delle imprese che su questi territori si affacciano. Unico porto in calo del bacino è risultato Ravenna (-4%). Oggi l'Adriatico movimentata complessivamente 1,1 milioni di teus (pari al traffico di un porto di medio-grandi dimensioni come La Spezia).

Fig. 1.7. - Porti A.I. - Movimento complessivo container

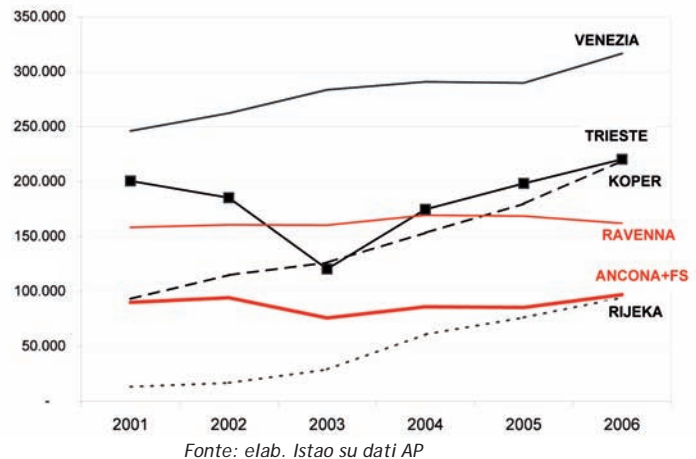


Fonte: elab. Istaot OTM su dati AP

Occorre tuttavia fare qualche considerazione aggiuntiva su come si sia evoluto il quadro della competitività dei singoli porti nel periodo 2001-2006. Innanzitutto va sottolineata la progressiva concentrazione dei traffici a Nord dell'Adriatico.

Nel 2006 i porti di Venezia, Trieste, Koper e Rijeka concentravano il 73% del movimento container dell'Adriatico. Tale quota si è rafforzata negli ultimi cinque anni: nel 2001 infatti questi quattro porti detenevano il 68% dei traffici complessivi. Ravenna e Ancona (per quest'ultimo porto considerando anche i movimenti di container che vengono caricati sui treni all'interno della nuova darsena del porto) mantengono sostanzialmente gli stessi traffici di

Fig. 1.8. - Trend 2001/2006  
Movimento container dei principali porti dell'Adriatico



cinque anni fa. In un mercato dinamico e in generale crescita come quello dei container questo significa diventare progressivamente marginali.

Tab. 1.6. - Movimento container in .000 teus nei principali porti A.I. e var% 2002-2006

Porto	2002	2003	2004	2005	2006	Tasso var. 2002/06
Taranto	472	658	763	717	892	89%
Venezia	262	284	291	290	317	21%
Trieste	185	120	175	198	220	19%
Koper	115	126	153	180	219	91%
Ravenna	161	160	169	169	162	1%
Rijeka	17	29	61	76	94	466%
Ancona	94	76	65	64	97	3%

Fonte: elab. Istaot OTM su dati AP

Inoltre, è chiara la forte dinamicità degli scali dell'Adriatico Orientale.

La tabella 1.6. mostra i tassi di crescita 2002-2006 dei principali porti del bacino. A parte il ricordato fenomeno di Taranto, solo da pochi anni, divenuto uno dei principali scali di transhipment del Mediterraneo, i porti che hanno registrato i maggiori tassi di sviluppo sono Koper e Rijeka. Il primo in particolare ha ormai raggiunto un porto tradizionalmente forte come quello di Trieste.

Le ragioni di questo successo sono naturalmente diverse e complesse. Tra queste vi è sicuramente la capacità dei soggetti gestori di rispondere a quella domanda di trasporto e

logistica che si va progressivamente spostando verso il Centro-Est Europa, dove le imprese di Paesi tradizionalmente più sviluppati (Francia, Germania, Italia) hanno decentrato molte produzioni e dove, autonomamente, nuove imprese stanno nascendo anche grazie ai benefici effetti sulle economie nazionali derivanti dalla progressiva integrazione nell'UE.

Gli scali dell'alto Adriatico (e quelli del Baltico sul fronte nord), tradizionalmente marginali rispetto alle direttrici principali del sistema dei trasporti e della logistica, potrebbero invece giocare un ruolo nuovo e più attivo.



Fig. 1.9. - The blue banana in transition



Fonte: Espo 2004-2005

### 1.5. - POLITICHE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NELL'AREA A.I.: AGGIORNAMENTI

Rispetto a quanto costruito nella precedente edizione del rapporto, il quadro relativo alle politiche europee delle infrastrutture e dei trasporti che insistono nell'area, si è accresciuto di alcune novità riguardanti principalmente l'accesso a risorse finanziarie destinate all'attuazione del programma "Autostrade del Mare".

Prima di entrare nel dettaglio di queste novità ricordiamo brevemente i principali programmi relativi alle infrastrutture e ai trasporti che insistono nell'area A-I.

Sul fronte Nord Adriatico le iniziative più significative riguardano il Corridoio V e il progetto prioritario dell'asse ferroviario Lyon-Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest. Sul fronte italiano molte iniziative sono già avviate (compreso peraltro l'ammodernamento della tratta autostradale A4 Torino-Trieste, inserita nelle azioni prioritarie del Governo

italiano). Entro il 2020 il progetto dovrebbe essere portato a compimento.

A Sud dell'Adriatico sono stati avviati alcuni studi in vista della possibile realizzazione della linea ferroviaria relativa al Corridoio VIII che collegherebbe Bari e Brindisi al Mar Nero passando per Albania, FYR Macedonia e Bulgaria.

Su questo asse si inserisce l'iniziativa del Corridoio Meridiano, progetto fortemente sponsorizzato a livello italiano (nel DPEF 2006 è inserito tra le *piattaforme strategiche transnazionali*), che estenderebbe il Corridoio VIII, ad occidente, fino alla Spagna e, a Sud Est del Mediterraneo, fino al vicino Oriente.

Nell'ambito della politica di connettività e prossimità dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, l'attivazione di un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest viene visto come occasione per redistribuire i flussi, un

attivatore di nuove reti ed un potenziatore di sistemi locali, avendo questo l'obiettivo più generale di dare maggiore centralità al Mediterraneo.

Il Corridoio Meridiano sul fronte trasportistico si propone di privilegiare un'intermodalità via mare alternativa alla direttrice nord-sud che, come noto, utilizza principalmente il trasporto su gomma, creando congestione e inquinamento.

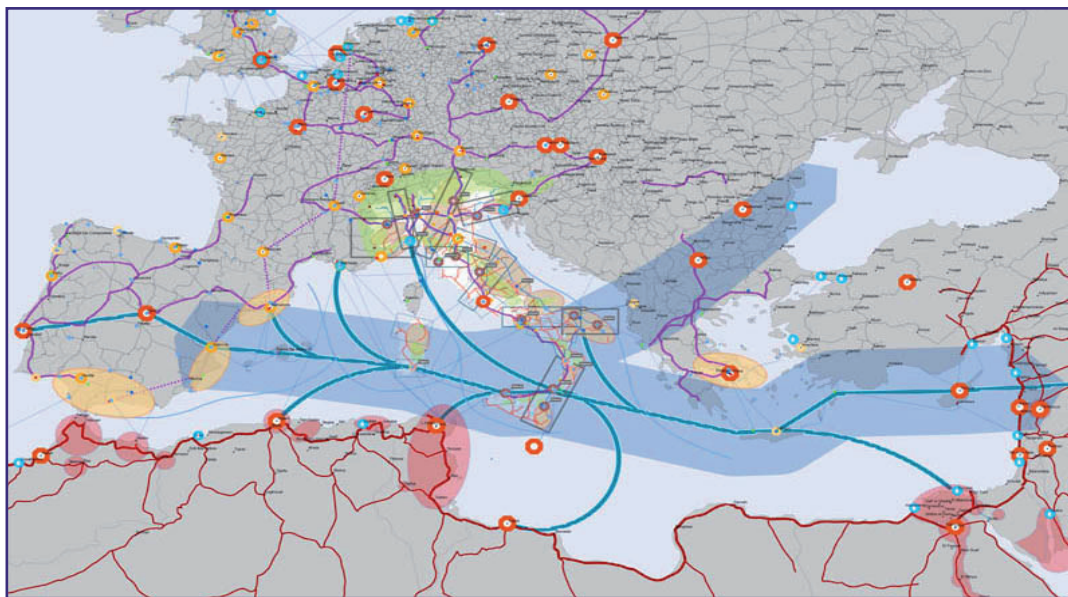
Inoltre il perdurare dei maggiori traffici lungo la direttrice nord-sud induce una maggiore concentrazione di ricchezza e sviluppo nelle zone della area centrale dell'Europa, con conseguente riduzione del benessere nelle

regioni periferiche, anche all'interno dei corridoi.

Gli strumenti di azione individuati sono sia materiali - dei percorsi alternativi all'allineamento dominante dei traffici in direzione nord-sud, confermato dai progetti prioritari delle reti transeuropee - sia strategici.

Le speranze di attuazione del programma sono legate al nuovo strumento di prossimità, European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI), il quale richiama i Paesi del sistema euromediterraneo ad una politica di forte convergenza e coalizione sugli obiettivi di sviluppo relativi ai temi strategici per la competitività e la coesione.

Fig. 1.10. - Il Corridoio Meridiano

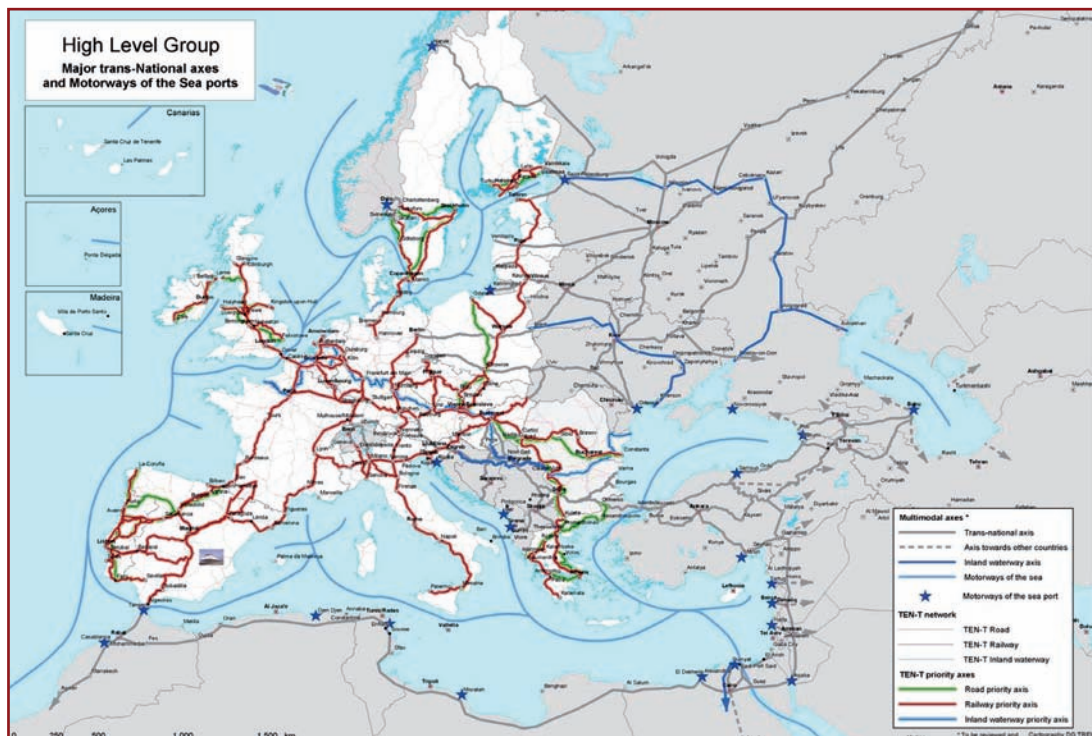


Fonte: DPEF 2006

Sul fronte orientale dell'Adriatico insistono invece i programmi di estensione delle reti transeuropee di trasporto ai Paesi confinanti con l'UE. L'idea, nata nel giugno 2004, al meeting internazionale "Transport for Wider Europe" di Santiago de Compostela, è quella allargare l'azione dell'UE in tema di infrastrutture di trasporto ai Paesi e alle regioni confinanti. I Paesi coinvolti sono in totale 25 e tra essi figurano molti Stati del Mediterraneo e dell'area balcanica. Nel novembre del 2005

il gruppo di Alto Livello, presieduto da Loyola de Palacio, ha presentato il piano di allargamento del programma TEN-T: venivano in primo luogo identificati 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 si procedeva alla identificazione dei progetti prioritari sugli assi principali tenendo conto delle condizioni di fattibilità, e dell'impatto economico, sociale e ambientale generato.

Fig. 1.11. - Estensione delle TEN-T : gli assi principali



Il quadro complessivo dell'estensione degli assi principali è riportato nella mappa seguente, la quale mostra il progressivo spostamento ad Est del baricentro delle politiche dell'UE in tema di infrastrutture e trasporti. Per i Paesi che si affacciano nel bacino A-I (Paesi balcanici e Albania) sono stati individuati 46 progetti prioritari, di cui 30 pronti a partire dal 2010 e che ricadrebbero nell'ambito del Corridoio VIII, del Corridoio X, dell'asse C del Corridoio V.

#### Il programma Marco Polo II

Il programma "Autostrade del Mare" potrebbe avere nuovo impulso grazie al Marco Polo II che diversamente dalla prima edizione individua un asse specifico di azioni e risorse finanziarie dedicate al suo sviluppo.

Da questa seconda edizione il "Marco Polo II", che ha maggiori risorse del precedente (€ 450 milioni dal 2007-2013), si caratterizzerà anche per l'esplicito sostegno allo sviluppo delle Autostrade del Mare. I programmi TEN-T e Marco Polo sulle Autostrade del Mare non vanno a sovrapporsi poiché agiscono su piani differenti e complementari.

Il programma sulle Reti Transeuropee dei Trasporti ha come oggetto principale lo sviluppo di infrastrutture strategiche, la creazione di una rete di trasporto, e per far questo è "gestito" essenzialmente dal settore pubblico; il programma Marco Polo supporta principalmente l'avvio di servizi di trasporto (e solo in parte le infrastrutture di supporto), nuove linee dedicate alle Autostrade del Mare, e soprattutto è destinato al settore privato, ovvero a coloro che intendono attivare nuovi servizi.

Con tale programma l'UE scommette di trasferire, entro il 2013, una parte sostanziale del previsto aumento del traffico internazionale su strada, misurato in tonnellate/chilometro, verso lo short sea shipping, il trasporto ferroviario, le vie navigabili interne o una combinazione di modi di trasporto in cui i percorsi stradali siano i più brevi possibile. Per fare questo si avvale di:

- 1) azioni di trasferimento modale, ovvero: aiuti all'apertura di nuovi servizi nel mercato del trasporto merci non stradale;
- 2) azioni catalizzatrici: fondi per soluzioni non stradali nel trasporto di merci;

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.

Il programma interessa i paesi membri dell'UE, i paesi candidati all'adesione, i paesi dell'EFTA (*European Free Trade Association*) e del SEE (Spazio Economico Europeo), come pure i paesi confinanti ad est (Russia, Bielorussia, Moldavia e Ucraina), i paesi dei Balcani e quelli della regione mediterranea.

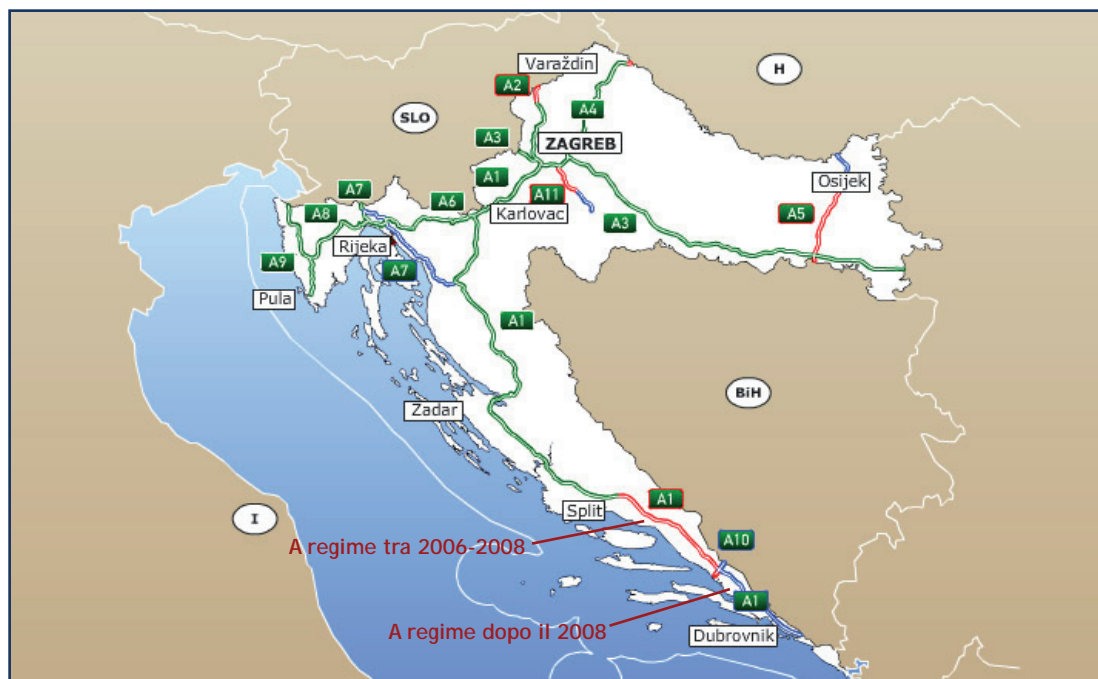
Nel disegno degli scenari trasportistici che interessano il bacino A-I non può non essere presa in considerazione il completamento

delle autostrade croate, il più grande investimento nazionale dalla fine degli eventi bellici. Il collegamento autostradale è prossimo a raggiungere Dubrovnik.

Un progressivo potenziamento stradale verso Sud, fino a raggiungere la Grecia, potrebbe proporsi come seria alternativa ai collegamenti via mare in Adriatico, in particolare per il transito di merci dirette prevalentemente in Nord Europa.

Si ripristinerebbe in realtà quella linea di collegamento che esisteva nella ex-Jugoslavia, e che solo le vicende belliche aveva reso impraticabile, per i rischi e il numero di frontiere e di Stati da superare.

Fig. 1.12. - La rete autostrade croata



Fonte: Miniarweo Infrastrutture e Trasporti - Croazia

# Mediterraneo, Adriatico e traffico container: le nuove sfide

## 2.1. I PORTI MEDITERRANEI E LA RECUPERATA CENTRALITA'

Nella storia millenaria del Mediterraneo quello odierno può essere considerato un periodo di grande vivacità economica, grazie al forte sviluppo del commercio e dei traffici marittimi. Nel trasporto via mare, in epoca recente e fino agli anni Novanta, il Mediterraneo costituiva una grande area per il traffico di short sea shipping ed era la destinazione di servizi secondari.

Sul fronte dello *short sea shipping* occorre ribadire che, ancora oggi, il Mediterraneo e l'Italia in particolare, rappresentano le aree a maggior intensità di traffico dell'Unione Europea.

Lo short sea shipping riguardava, nelle ultime rilevazioni utili, il 63% dei movimenti via mare dell'Unione Europea. Sono i porti del Regno Unito e quelli dell'Italia che generano la maggior parte dei movimenti; il Mediterraneo nel suo complesso, con i suoi 491 milioni di tonnellate, costituiva quasi un terzo dei movimenti complessivi dell'Unione, superiori anche a quelli del Mar Baltico.

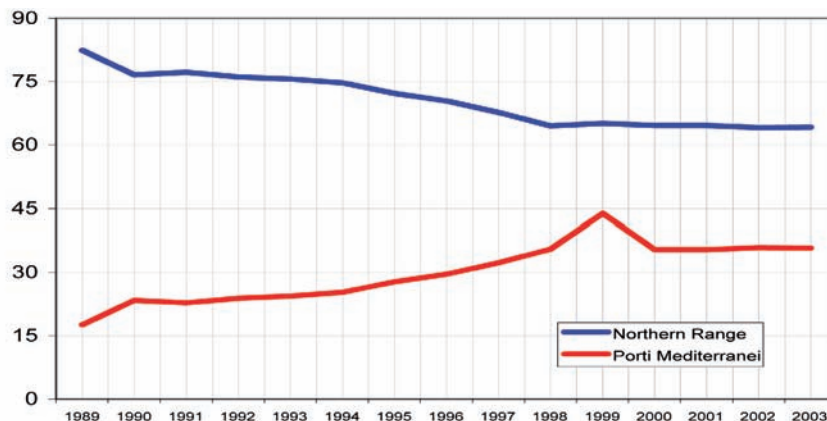
Si tratta nella metà dei casi di movimenti di

merce liquida, nel 18% dei casi di merce solida, nel 13% dei casi di traffico su navi Ro-ro e infine, nel 10% dei casi, di traffico container.

E' tuttavia sul segmento container, quello su cui, a torto o a ragione, viene spesso misurata l'efficienza di un sistema portuale o la competitività del trasporto marittimo di un Paese, che il Mediterraneo ha fatto negli ultimi decenni i maggiori passi avanti.

L'affermarsi della logica "hub and spokes" nel modello di organizzazione dello *shipping* ha in effetti contribuito a dare al nostro mare un ruolo di grande rilievo: le grandi compagnie tendono a selezionare pochi scali marittimi (*hub*) su cui concentrare il traffico delle navi di maggiore capacità (*mother*), le quali svolgono servizi "round the world". Tali servizi prevedono un collegamento "tuttomare" con navi che completano la circumnavigazione terrestre utilizzando il Canale di Panama ed il Canale di Suez. Da questi porti, detti di *transshipment*, partono poi servizi *feeder* con navi più piccole per servire porti minori.

Fig. 2.1. - Traffico container in TEUs - Quote di mercato Northern Range vs Southern Range



Fonte: elaborazioni Istaot OTM su dati Università di Genova

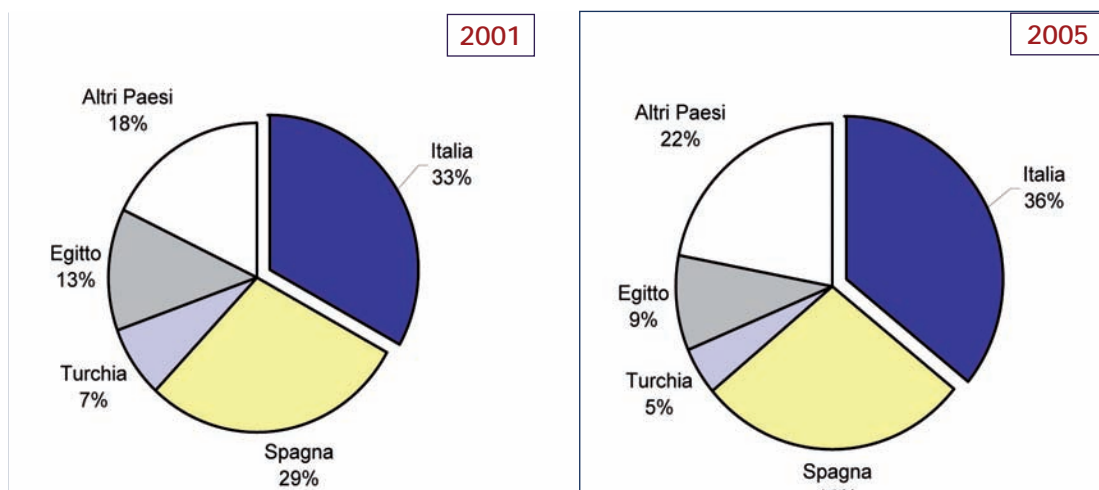
La cosiddetta rotta Suez-Gibilterra, che consente il collegamento dei principali porti asiatici all'Europa, è divenuta una delle principali rotte delle navi giramondo e i porti toccati, tra i principali scali di *transhipment* europei. La rinnovata vitalità dei porti del Mediterraneo è ampiamente supportata dalle cifre: 35 milioni di teus, 7 porti hub (il più importante dei quali è da due anni Algeciras in Spagna, che ha sottratto il primato a Gioia Tauro), e altri 25 porti che movimentano almeno 180.000 teus

l'anno ciascuno.

L'Italia ha ormai tre porti di transhipment: Gioia Tauro, Taranto e il Cagliari (vedi tabella A.2. in appendice).

Dagli anni Novanta al 2000 i porti europei del Mediterraneo hanno progressivamente eroso quote di mercato agli scali del Northern Range (dal 18% circa del 1989 al 44% del 2000). Tuttavia lo slancio da alcuni anni sembra essersi arrestato e la quota di mercato dei porti Mediterranei resta stabile intorno al 36%.

Fig. 2.2. - Movimento TEUs dei principali porti mediterranei: quote di mercato per Paesi



Fonte: elaborazioni Istaot OTM su dati Università di Genova

Non solo, i porti del Mediterraneo centrale (quelli italiani principalmente) tendono a crescere meno di quanto non facciano quelli del Mediterraneo orientale e occidentale, in particolare gli spagnoli. Il freno alla crescita è sicuramente attribuibile alla debolezza dell'economia italiana degli ultimi anni, il che conferma indirettamente che il traffico container movimentato dai nostri porti è pressoché esclusivamente a servizio del sistema produttivo locale.

Siamo insomma ben lontani dall'essere una piattaforma logistica per i mercati dell'Unione Europea, nonostante la posizione geografica dell'Italia (e di molti altri Paesi del Mediterraneo) possa considerarsi ottimale. Nella rotta Suez-Gibilterra, avremmo infatti la possibilità di guadagnare 7-8 giorni sulla nave e 3-4 giorni sulla merce rispetto ai porti del Nord Europa. Tuttavia gli operatori internazionali continuano a privilegiare i porti tedeschi e olandesi, che

offrono maggiori garanzie in termini di efficienza dei sistemi logistici e soprattutto sono ottimamente collegati via treno, via fiume e via strada ai mercati di origine e destinazione della merce. La maggiore lacuna dei nostri porti sta invece in questa carenza di adeguati collegamenti con l'entroterra, in particolare quelli ferroviari, e nella mancanza di una moderna organizzazione logistica.

Di fatto, come si è detto, i nostri porti continuano a servire più o meno il mercato italiano, mentre molte imprese italiane, soprattutto al Nord, si servono sempre di più di porti e aeroporti del Nord Europa.

Per cogliere bene la portata del fenomeno occorre depurare le statistiche portuali sui container dai fenomeni di doppia contabilità. Nel *transhipment*, lo stesso contenitore, in import può essere contabilizzato fino a tre volte: la prima quando viene sbarcato in una nave madre, la seconda quando viene imbarcato in una

nave *feeder*, la terza quando viene sbarcato nell'ultimo porto prima di raggiungere la destinazione finale.

Ebbene, depurando i movimenti di container dalla doppia e tripla contabilità, i volumi in import/export di merce in container dei porti italiani oscilla tra 4,5 milioni di teus (stima CNEL) e 4,9 milioni di teus (stima Ocean Shipping Consultant), ben lontana dagli oltre 9 milioni di movimenti complessivi.

I valori sui volumi di merce rispecchiano di

fatto i bisogni e i consumi demografici ed economici del nostro Paese. I volumi di traffico dei porti tedeschi costituiscono invece il triplo del bisogno complessivo del Paese. I porti della Germania di fatto svolgono quel ruolo di piattaforma logistica per l'Europa che l'Italia e il Mediterraneo avrebbero potuto svolgere.

Eppure la partita non è persa. Anzi, si sta aprendo una fase di enormi opportunità per i porti del Mediterraneo, per quelli italiani e adriatici in particolare.

## 2.2. LA POTENZIALITA' DI SVILUPPO DEL MEDITERRANEO E DELL'ADRIATICO

I fattori che detteranno l'entità e le caratteristiche di questa fase di ulteriore sviluppo sono diversi. Innanzitutto la crescita delle economie dell'Asia Orientale, della Cina in particolare.

Già oggi i Paesi dell'Asia orientale rimangono quelli che più di altri incidono nella redistribuzione del traffico planetario. Basti guardare la classifica dei

porti più grandi del mondo in termini di movimentazione dei container per capire la portata del fenomeno. Se negli anni Ottanta il primo porto al mondo era Los Angeles, oggi i primi quattro porti sono Singapore (considerabile nel circuito cinese), Hong Kong Shanghai e Shenzhen, mentre il porto di Los Angeles è solo decimo.

Tab. 2.1. - Primi 20 porti containerizzati nel 2005 (container movimentati in TEU)

Classifica		Porto	Paese	Teu Totali		Var %
2005	2004			2005	2004	
1	1	Hong Kong	Cina	22.427.000	21.932.000	2,3
2	2	Singapore	Cina	22.288.000	20.600.000	8,2
3	3	Shanghai	Cina	18.084.000	14.557.200	24,2
4	4	Shenzen	Cina	16.197.100	13.650.000	18,7
5	5	Busan	Corea	10.857.326	11.430.000	-5,0
6	6	Kaohsiung	Taiwan	9.470.000	9.710.000	-2,5
7	7	Rotterdam	Olanda	9.300.000	8.300.000	12,0
8	9	Amburgo	Germania	8.050.000	7.003.479	14,9
9	10	Dubai	Emirati Arabi	7.619.222	6.428.883	18,5
10	8	Los Angeles	Stati Uniti	7.484.624	7.321.440	2,2
11	11	Anversa	Belgio	6.482.029	6.063.746	6,9
12	14	Qingdao	Cina	6.310.000	5.139.700	22,8
13	12	Long Beach	Stati Uniti	6.164.046	5.779.852	6,6
14	13	Port Klang	Malesia	5.543.527	5.243.593	5,7
15	17	Ningbo	Cina	5.191.000	4.005.500	29,6
16	18	Tianjin	Cina	4.801.000	3.814.000	25,9
17	15	NY/ N. Jersey	Stati Uniti	4.800.000	4.400.000	9,1
18	22	Guangzou	Cina	4.684.000	3.308.200	41,6
19	16	Tanjung Pelepas	Malesia	4.169.177	4.020.421	3,7
20	19	Laem Chabang	Thailandia	3.765.967	3.624.000	3,9

Fonte: classifiche 2004-2005 basate su ci-on line

Impressionanti anche i ritmi di crescita annuali, quasi sempre a due cifre. Secondo autorevoli fonti internazionali (*Containerisation international, 2006*), la Cina da sola raccoglie oltre la metà del movimento mondiale di contenitori, tra provenienze e destinazioni.

Del resto il prodotto interno lordo della Cina cresce al ritmo del 10% annuo, ormai da molti anni. Nel prossimo decennio la Cina supererà il prodotto interno lordo dell'Europa e degli Stati

Uniti e sarà nei prossimi anni il primo partner commerciale di tutti i principali Paesi del mondo. Questo significa un flusso enorme di merci che partiranno o giungeranno nei porti cinesi, con immaginabili effetti sulla domanda di trasporto e di logistica. E in effetti le previsioni dicono che il commercio mondiale e il traffico marittimo cresceranno enormemente.

Il Mediterraneo passerà dagli attuali 35 milioni di teus ai 60 milioni del 2010 e ai 90 del 2015.

Tab. 2.2. - Previsioni: tassi di sviluppo del traffico marittimo per area geografica

Area/Paese	Tipologia	2005	2010	2015
EastMed/Mar Nero	Non-transshipment Handling Demand	9,64	16,2	4,48
	Container transshipment Demand	2,66	5,10	8,34
Italia	Non-transshipment Handling Demand	4,78	6,33	8,24
	Container transshipment Demand	4,94	7,69	1,60

Fonte: elaborazioni OTM da Ocean Shipping consultants 2005

La crescita maggiore si avrà peraltro ad Est, nell'area del Mar Nero in particolare, dove il tasso di sviluppo sarà almeno doppio rispetto a quello delle altre aree del Mediterraneo. Altro elemento che inciderà fortemente sulle caratteristiche e la distribuzione della domanda mondiale di trasporto container è il fenomeno del cosiddetto gigantismo navale.

I dati relativi al portafoglio ordini ci dicono che crescerà molto la dimensione della flotta mondiale e secondo l'orderbook 2006 crescerà di molto il numero di navi sopra i 6000 TEUs. Sono già in ordine 318 navi Post Panamax da più di 5.000 TEUs e di queste 160 superano i 7.500 TEUs.

A determinare questo fenomeno è la ricerca di costi operativi per unità di teu sempre più bassi, costi che tendono a diminuire al crescere della dimensione della nave. La concentrazione degli operatori (oggi il 40% del traffico container è gestito dai primi 5 operatori, nel 2000 la quota era pari al 26) ha facilitato l'affermarsi di questa tendenza.

Inoltre sono in forte sviluppo i cosiddetti "servizi pendulum" che collegano il Far East con la costa atlantica degli Stati Uniti, evitando il passaggio attraverso il Canale di Panama. La costa pacifica viene poi raggiunta attraverso un servizio terrestre ferroviario della durata di 4/5 giorni (*Landbridge*). Anche questa novità ha aperto la strada alla crescita dimensionale delle navi.

Naturalmente navi di questa dimensione si fer-

meranno solo in porti con fondali e lunghezza delle banchine idonei. Quali effetti si avranno nel Mediterraneo? E'ragionevole pensare che poche di queste nuove grandi navi vi passeranno (con la sua ridotta quota del traffico mondiale), mentre molte verranno inserite sulla rotta transpacifica che movimentata i maggiori volumi (40%).

La vera questione sta negli effetti "a cascata" che subiranno i porti del Mediterraneo. Le attuali navi di grandi dimensioni diventeranno navi feeder? Aumenteranno i servizi diretti? Forse alcuni porti che oggi hanno un traffico marginale potranno trovare nuovo slancio.

Ci si aspetta peraltro che l'industria dello shipping inventi, come ha saputo fare in passato nuove soluzioni organizzative e logistiche in grado di impiegare nella maniera più razionale ed efficiente la capacità sovrabbondante. Già oggi, per sfruttare al massimo il naviglio, le compagnie fanno accordi di *joint services* o di *slot sharing* che consentono di toccare un porto con il naviglio più adatto a "rastrellare" la merce e consentono al singolo container di essere caricato sulla nave più adatta ai tempi ed ai costi del suo trasferimento, anche se ciò significa far viaggiare il "proprio" container sulla nave di un concorrente (CNEL 2006).

Quale ruolo avrà l'Adriatico in questo scenario? I porti dell'Adriatico, sia quelli della sponda occidentale che quelli della sponda orientale, hanno movimentato complessivamente nel 2006, 1,1 milioni di teus, pari ad un porto



come la Spezia.

La quota dei porti adriatici italiani sul traffico container nazionale è pari all'8%, una quota effettivamente marginale, nonostante la presenza di scali di forte tradizione come Trieste, Venezia, Ravenna.

In realtà l'Adriatico e lo Ionio (con il porto di Taranto), hanno un ruolo più strategico per l'Italia in altri segmenti del traffico mercantile. Innanzitutto il segmento delle rinfuse solide: negli scali di quest'area si movimentano i due terzi delle rinfuse solide del Paese, in particolare nel porto di Taranto e in quello di Ravenna; di grande rilevanza anche il movimento di oli e petrolio dove leader è il porto di Trieste.

Ma l'Adriatico ha un ruolo strategico soprattutto in quella rete che può dirsi parallela alla rete dei container, ovvero le Autostrade del Mare. Si tratta di traffico interno al Mediterraneo, di origine stradale, che si ridistribuisce a mezzo navi Ro-Ro e miste Ro-Pax.

In Adriatico viaggiano annualmente su queste navi circa 750.000 tra tir e trailer. Il mercato più grande (il 56% del totale) è rappresentato dai mezzi da e per la Grecia, seguito dalla Turchia (27%), e dall'Albania (8%). Questo tipo di traffico ha avuto ed ha un ruolo significativo

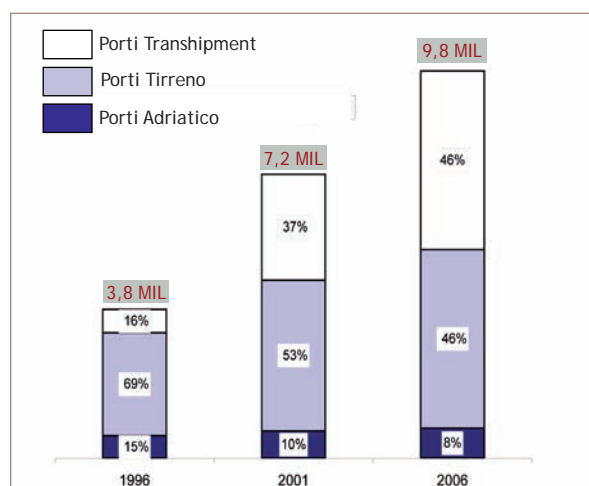
di forte integrazione tra economie e popolazioni dei Paesi dell'area. Si pensi che circa il 50% dei movimenti internazionali di manufatti tra Grecia e resto dell'Europa passa per i porti adriatici. Di questi circa il 40% passa nella sola città di Ancona. Lo scalo dorico è in effetti anche il primo porto italiano per numero di passeggeri movimentati su traghetti utilizzati per collegamenti internazionali.

Sulle Autostrade del Mare le prospettive dell'Adriatico sono buone, se si considerano le potenzialità insite nel progressivo allargamento dell'Unione Europea e nella possibile creazione di un'area di libero scambio nel Mediterraneo.

La sfida per l'Adriatico sta tuttavia nella possibilità di compiere un vero e proprio salto di qualità sul fronte del traffico container che, come detto avrà i più alti livelli di sviluppo nei prossimi anni. Il fatto che sarà l'Est Mediterraneo a registrare i tassi di crescita più elevati lascia ben sperare considerando la posizione geografica del nostro mare e la consuetudine di rapporti con quelle aree da parte di scali come Ravenna e Venezia.

Tuttavia occorre affrontare diversi problemi, che accomunano i porti adriatici a quelli italiani e mediterranei.

Fig. 2.3. - Quote di mercato movimento container nelle principali aree italiane in TEU



Fonte: elaborazioni Istaot OTM su dati Autorità Portuali

## 2.3. I PROBLEMI DA AFFRONTARE

### *Gli investimenti portuali.*

I bisogni infrastrutturali (fondali, spazi, ecc..) dei porti principali, con l'affermarsi del gigantismo navale e della struttura oligopolistica del mercato, tendono ad aumentare. Sicuramente vi sono problemi infrastrutturali, dall'adeguatezza dei fondali e delle banchine che devono essere in grado di accogliere navi di dimensioni maggiori, alla necessità di spazi per la movimentazione dei container, dal collegamento alle grandi infrastrutture viarie, alla creazione di servizi ferroviari efficienti e allo stimolo di

attività logistiche ad alto valore aggiunto.

Stanti i programmi di sviluppo dei principali porti Europei, il divario tra Northern Range e Southern Range è destinato ad acuirsi.

A questi si affiancano problemi legati alla rete infrastrutturale di strade e ferrovie che da sempre costituiscono l'anello debole del sistema trasportistico italiano.

Su questo fronte Ancona ha sicuramente molta strada da percorrere e la marginalizzazione dalle grandi reti di trasporto europee non aiuta.

**Tab. 2.2. - Progetti di sviluppo pianificati nei principali porti del nord e del sud Europa (capacità portuali in milioni di TEUs)**

	2003	2015	Indice al 2015 2003 =100
<b>Northern Range</b>			
Rotterdam	8,37	20,02	239
Anversa	6,15	15,98	260
Amburgo	6,95	14	201
Harwich Haven	3,25	7,47	230
Porti russi baltico	0,85	5,57	655
<b>Spagna</b>			
Las Palmas	1	3,34	334
Algeciras	2,9	9,1	314
Valencia	2,3	6,15	267
Barcellona	1,9	6	316
<b>Italia</b>			
Gioia Tauro	3,1	8	258
Genova	1,75	3,55	203
La Spezia	1,2	1,9	158
Livorno	0,95	1,05	111
Taranto	1,2	2	167
Trieste	0,4	0,6	150

Fonte: Ocean Shipping Consultants 2005

### *La frammentazione dell'offerta.*

Un altro problema accomuna i porti dell'Adriatico a quelli di tutto il Mediterraneo e riguarda l'eccessiva frammentazione dell'offerta portuale in un numero elevato di scali. Basti pensare che i sette porti di transhipment del Mediterraneo insieme movimentano poco più del solo porto di Rotterdam e meno della metà di uno qualsiasi dei principali porti dell'Asia. A questi si aggiunge una miriade di porti medi e piccoli e solo 25 di essi superano

i 180.000 teus.

Non solo: si sta profilando un eccesso di offerta di transhipment nel Mediterraneo solo parzialmente giustificata dalle previsioni di crescita. A Tangeri, ad esempio si sta costruendo un grande hub di transhipment sull'ipotesi che le navi non entrino nel Mediterraneo, ma, compiendo la circumnavigazione dell'Africa tocchino Tangeri e Algeciras per proseguire poi per Rotterdam. Con navi feeder si entrerebbe in Europa, da Sud passando per il Mediterra-

neo, da nord con altri servizi feeder e shuttles ferroviari. Ci sono poi i programmi di piena realizzazione di Port Said (Egitto), di Enfida in Tunisia e ad est di Algeri in Algeria.

L'eccessiva frammentazione può avere innanzitutto enormi conseguenze sul fronte della concorrenza e delle tariffe dei vari porti, considerando invece che l'attuale assetto del mercato dei gestori dei terminal e delle compagnie di navigazione presenta una struttura oligopolistica.

Se nel Mediterraneo si vogliono creare centri logistici di eccellenza, se si vogliono utilizzare le risorse per il miglioramento delle infrastrutture portuali in maniera mirata ed efficace, se i porti mediterranei non vogliono morire di eccessiva concorrenza occorrerà lavorare sul fronte della cooperazione e delle partnership.

*La questione governance.*

Un'ultima riflessione attiene invece ad un aspetto diverso da quello infrastrutturale, a volte fin troppo strumentalizzato per motivare il mancato sviluppo dei nostri porti (compreso quello di Ancona), ovvero la questione

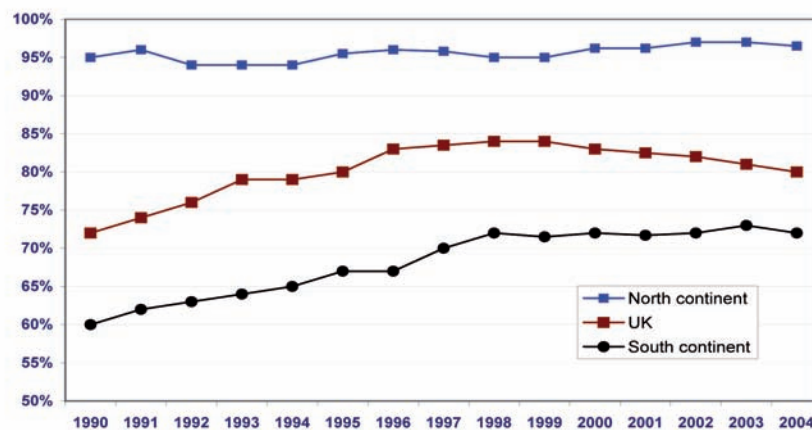
"governance".

Null'altro spiegherebbe il successo di un porto come Koper che, nonostante evidenti limiti infrastrutturali, ha raggiunto nel giro di pochi anni la movimentazione di container del vicino porto di Trieste.

Eppure Trieste avrebbe tutte le caratteristiche per decollare in maniera definitiva nel traffico container: possiede i fondali naturali più profondi del Mediterraneo, ha un know how antico sul fronte delle competenze portuali, è un porto franco, si trova in una posizione geografica ottimale per raggiungere il cuore dell'Europa (dista da Milano quanto da Budapest) ed è l'unico hub portuale a trovarsi lungo la direttrice del Corridoio V, ha un retroterra già ricco di attività imprenditoriali, può contare su strutture retroportuali ben funzionanti come Cervignano e Ferneti.

Un sistema di *governance* efficace è condizione essenziale per cogliere le opportunità di sviluppo offerte dal mercato, forse prima dei limiti infrastrutturali che del resto hanno scarsa possibilità di essere risolti nel breve periodo.

Fig. 2.4. - Concentrazione del traffico nazionale container sui principali porti



Fonte: elaborazioni Istaot OTM su dati OCS, 2005

## Conclusioni

Ripercorriamo in sintesi i risultati dell'analisi realizzata:

- Bari è il nuovo leader del bacino nel traffico di passeggeri, grazie al rafforzamento nel segmento traghetti e di quello crocieristico. Ancona mantiene la leadership sui traghetti.
- Ancona perde anche il primato nel traffico tir/trailer dove viene superata da Trieste;
- si specializzano e si rafforzano le quote di mercato dei diversi porti sui specifici collegamenti: Ancona rafforza la sua specializzazione sulla Grecia, mercato in generale ripresa nel 2006. Mantiene inoltre la leadership nei collegamenti con la Croazia, dove si registra un leggero calo del segmento traghetti, dovuto anche al proliferare dell'offerta e della concorrenza dei collegamenti via aliscafo. Bari cresce molto sul traffico greco (a scapito di Brindisi) e rafforza la sua leadership sul mercato albanese (in generale calo). Sebbene risulti il leader anche sul collegamento con il Montenegro, nel 2006 la presenza di Ancona ha eroso quote di mercato al porto pugliese. Venezia infine rafforza la leadership sulle crociere mercato in costante ascesa dove, tra i porti maggiori, crescono significativamente Bari e Dubrovnik.
- Nel segmento merci il 2006 è stato un anno di crescita sensibile nell'area A-I sia per i movimenti complessivi totali sia per il traffico container.
- Ancona ha avuto risultati positivi su tutti i principali segmenti, ma la situazione di marginalità permane e anzi si rafforza.
- Nel movimento container il bacino A-I nel 2006 ha fatto registrare il più alto incremento dal 2002 grazie al traino del porto hub di Taranto (+24,4%). L'Adriatico da solo movimentava 1,1 milioni di Teus (quanto la sola La Spezia).
- Negli ultimi cinque anni l'area adriatica è stata caratterizzata da una crescita del

42% e da una progressiva polarizzazione dei traffici nell'Alto Adriatico (Trieste, Venezia, Koper, Rijeka), passato da una quota di mercato del 67% del 2001 al 73% del 2006. Ravenna e Ancona (considerato anche il movimento via FFSS) hanno mantenuto circa gli stessi valori assoluti in termini di movimentazione di container, ma hanno visto progressivamente ridursi le quote di mercato nell'area.

Le considerazioni che annualmente dedichiamo alle prospettive di sviluppo relative alle singole sotto-aree del bacino possono dirsi confermate:

- *Il Nord Adriatico* appare in consolidamento sia per le iniziative infrastrutturali che gli sono dedicate sia per la naturale forza dei suoi porti principalmente sul traffico container.
  - *Il sud del bacino* è forte della presenza di un porto come Taranto e del dinamismo di Bari, ma anche dell'attenzione dei soggetti istituzionali che disegnano prospettive di sviluppo dell'area attraverso i programmi del Corridoio VIII e Corridoio Meridiano. Il limite principale sta attualmente nell'assenza di risorse finanziarie dedicate.
  - *Il Medio Adriatico* manca invece anche di un'attenzione forte da parte dei soggetti istituzionali nazionali e internazionali e questo sembra essere un limite ancora maggiore di quello "finanziario" se si pensa invece che Ancona e il Medio Adriatico giocano un ruolo essenziale nell'integrazione tra Centro Nord Europa e Sud Est Europa. Le rotte che collegano Ancona ai Balcani e alla Grecia rappresentano "autostrade del mare" naturali, che il mercato riconosce fortemente competitive.
- E' vero, il sistema anconetano, o meglio il nodo logistico porto-interporto-aeroporto viene inserito nei più recenti documenti di programmazione economica e finanziaria tra i territori snodo nazionali, ovvero tra quelle

realtà che più di altre hanno il compito di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei internazionali e i territori locali.

Costituisce un perno strategico dell'asse trasversale Lazio-Umbria-Marche, individuata come piattaforma territoriale strategica nazionale, ovvero come uno degli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi trans-europei (in questo caso il Corridoio I), nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale.

Sebbene questo riconoscimento apra un'interessante prospettiva di collegamento Adriatico-Tirreno, di fatto al sistema anconetano (e al suo porto in particolare) non viene riconosciuto quel ruolo "internazionale" che gli spetterebbe per il fatto di creare vantaggi alle comunità e alle economie del Nord e del Sud Est dell'Unione Europea, spesso sopportando costi sociali e ambientali ben superiori ai benefici ottenuti. Il riconoscimento del ruolo internazionale svolto dal porto non è tanto una questione "di prestigio", ma è il presupposto senza il quale non sarebbe possibile accedere a specifici programmi e risorse finanziarie per l'ampliamento delle infrastrutture puntuali e lineari.

Peraltro questa attenzione sembra tanto più necessaria se si pensa che Ancona e l'Adriatico possono aprirsi a nuove opportunità di sviluppo, in particolare nel segmento container.

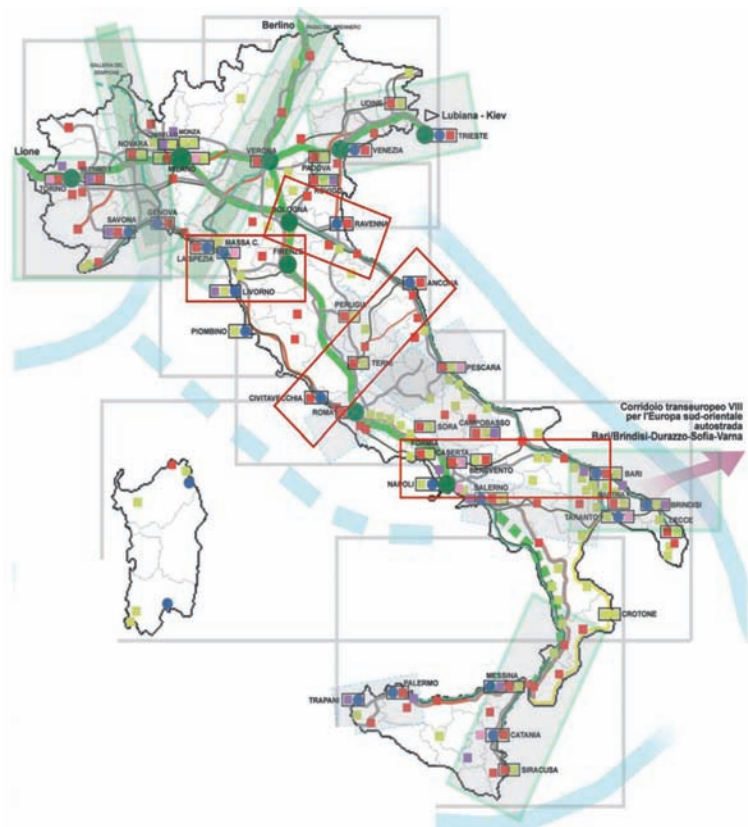
La crescita dei traffici commerciali internazionali, lo sviluppo e la centralità di Cina e India nei commerci marittimi mondiali, il raddoppio del Canale di Suez che consentirà di far entrare navi madri di grandi dimensioni nel Mediterraneo, lasciano prevedere un enorme sviluppo del tra-

sporti marittimi anche nell'intera area mediterranea.

In particolare le previsioni di crescita più sostenute avverranno ad Est del Mediterraneo (Turchia in primis) e nel Mar Nero dove nei prossimi 6-7 anni sono previsti tassi di crescita del traffico container dell'ordine del 24-25% annui, doppi rispetto al Mediterraneo centrale o occidentale.

La posizione tradizionalmente forte dell'Adriatico nei collegamenti con l'Est del Mediterraneo e con il Mar Nero, delineano nuove prospettive di crescita. Occorrerà tuttavia lavorare sull'adeguamento delle infrastrutture, sia quelle puntuali come i porti sia quelle di collegamento, come la rete viaria e ferroviaria. La partita per diventare una piattaforma logistica dell'Europa centrale si gioca principalmente su questo fronte.

*Piattaforme strategiche nazionali*



Fonte: Master Plan Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2007

# Appendice statistica

**Tab. A1 - Movimento container nei principali porti del Mediterraneo (in.000 TEUs)**

Porti	Paesi	2001	2005	Var %
Algeciras	Spagna	2.152	3.180	48%
Gioia Tauro	Italia	2.488	3.161	27%
Valencia	Spagna	1.507	2.410	60%
Barcellona	Spagna	1.411	2.071	47%
Genova	Italia	1.527	1.625	6%
Porto Said	Egitto	569	1.520	167%
Pireo	Grecia	1.166	1.394	20%
Marsaxlokk	Malta	1.165	1.309	12%
Ambarli	Turchia	340	1.186	249%
Damietta	Egitto	639	1.130	77%
Haifa	Israele	901	1.120	24%
La Spezia	Italia	975	1.024	5%
Marsiglia	Francia	742	907	22%
Livorno	Italia	521	800	54%
Izmir	Turchia	484	782	62%
Alessandria	Egitto	500	734	47%
Taranto	Italia	186	716	285%
Cagliari	Italia	35	660	1786%
Salerno	Italia	321	418	30%
Napoli	Italia	430	395	-8%

Fonte: Ocean Shipping Consultants 2005

**Tab. A2 - Movimento container nei principali porti italiani (in .000 TEUs)**

Porti italiani	1996	2001	2006	Var 1996/2006
Gioia Tauro	572	2.488	2.938	414%
Genova	826	1.527	1.657	101%
La Spezia	871	975	1.137	31%
Taranto	-	186	892	nd
Cagliari	24	26	726	2925%
Livorno	417	502	658	58%
Salerno	209	321	359	72%
Napoli	246	430	445	81%
Venezia	169	246	317	88%
Savona	20	50	231	1055%
Trieste	174	201	215	24%
Ravenna	191	158	162	-15%
Ancona	45	90	76	69%
TOTALE	3.764	7.200	9.813	161%

Fonte: Ocean Shipping Consultants 2005

**Tab. A3 - I principali operatori del trasporto container nel mondo (2000-2006)**

Compagnia	2000		2006		2006/2000
	TEU	%	TEU	%	
1 APM Iler - Maersk	620.324	12,0	1.665.272	18,2	168%
2 MSC	224.620	4,4	784.248	8,6	249%
3 CM CGM Group	122.848	2,4	507.954	5,6	313%
4 Evergreen Group	317.292	6,2	477.911	5,2	51%
5 Hapag Lloyd	102.769	2,0	412.344	4,5	301%
6 CSCL	86.335	1,7	346.493	3,8	301%
7 APL	207.992	4,0	331.437	3,6	59%
8 Halijn/Senator	244.636	4,8	328.794	3,6	34%
9 COSCO Container L.	198.841	3,9	322.326	3,5	62%
10 NYK	166.206	3,2	302.213	3,3	82%
primi 10	2.291.863	44,5	5.478.992	60,0	139%
altri	2.858.137	55,5	3.656.757	40,0	28%
Totale flotta mondiale	5.150.000	100,0	9.135.749	100,0	77%

Fonte: Ocean Shipping Consultants 2005

## BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

- 
- CEMAR (2007) - Previsioni e Statistiche 2008 - Seatrade Amburgo - 25 settembre 2007
- CNEL (2002) - Traffici marittimi e Mediterraneo. Secondo Rapporto - [www.cnel.it](http://www.cnel.it)
- CNEL (2004) - La competitività della portualità italiana. Rapporto - Roma in [www.cnel.it](http://www.cnel.it)
- CNEL Pronunce (2006) - La competitività della portualità italiana - Osservazioni e proposte in [www.cnel.it](http://www.cnel.it)
- Confitarma (2007) - Relazione Annuale del Consiglio all'Assemblea dei soci per l'anno 2006 - in <http://www.confitarma.it>
- ESPO (2004-2005)  
European Cruise Council - Factual Report on European Port Sector - Bruxelles  
- Medcruise- Contribution of cruise tourism to economies of Europe - February 2007 - in <http://www.europeancruiseCouncil.com>
- EUROSTAT  
EUROSTAT - Statistics in Focus - Short Sea Shipping 2000-2003  
- Statistics in focus, transports, 4/2006 - Short Sea Shipping of goods in 2000-2004
- 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)
- ISFORT (2006) - Opzione Mediterranea 2006 - Alla ricerca della competitività del sistema logistico italiano oltre l'alibi del gap infrastrutturale - Roma - in [www.isfort.it](http://www.isfort.it)
- Ocean Shipping Consultants (2006) - "The European & Mediterranean Containerport Markets to 2015" - in [www.ocslimited.com](http://www.ocslimited.com)
- Andrew Penfold - Ocean Shipping Consultants Ltd. (2005) - The Outlook for Secondary Facilities in the Europe-Mediterranean Range - in [www.ocslimited.com](http://www.ocslimited.com)
- Andrew Penfold - Ocean Shipping Consultants Ltd. (2004) - Future Mediterranean Containerport capacity requirement - in [www.ocslimited.com](http://www.ocslimited.com)
- Pettenati P. e Simonella I. (2006) - Osservatorio sui porti dell'Adriatico-Ionio - Rapporto 2006 I traffici al 2005 e le politiche infrastrutturali Quaderni di studi economici e giuridici n. 12 - dicembre 2006 -
- Pettenati P. e Simonella I. (2004) - Il traffico mercantile e la capacità competitiva del porto di Ancona. Osservatorio sul porto di Ancona. Rapporto 2004. Quaderno di studi economici e giuridici della Camera di Commercio Industria e Artigianato di Ancona - dicembre 2004
- Simonella I. - Osservatorio sui traffici marittimi internazionali nel bacino Adriatico-Ionio: anno 2004. in *Economia Marche* n. 2/2005
- Pettenati P. e Simonella I. (2003) - Il traffico mercantile nel porto di Ancona. Natura prospettive e impatto economico. Quaderno di studi economici e giuridici della Camera di Commercio Industria e Artigianato di Ancona - ottobre 2003
- Pettenati P. (2000), a cura di - Il porto di Ancona. Prospettive di sviluppo e vincoli territoriali.
-

## 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 argentiera 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 camerali 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)**





Piazza XXIV Maggio n. 1 - 60124 Ancona  
Tel. 071 58981 - Fax 071 2073907 - 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

#### SEDI DISTACCATE IN PROVINCIA

**Fabriano** - Via Dante n. 286 - 60044 Fabriano  
Tel. 0732 23846 - Fax 0732 23853 - 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

**Senigallia** - Piazza Garibaldi n. 1 - sede comunale - 60019 Senigallia  
Tel. 071 7915777 - Fax 071 7939687 - sede.senigallia@an.camcom.it

SERVIZI	Tel.	Fax	e-mail
<b>DIREZIONE E SERVIZI INTERNI</b>			
Segreteria direzionale	071 5898233-278	071 5898322	direzione@an.camcom.it
Risorse umane	071 5898204-230	071 2073907	risorse.umane@an.camcom.it
Provveditorato	071 5898261-359	071 2073907	info@an.camcom.it
Ragioneria	071 5898273-201	071 5898351	ragioneria@an.camcom.it
Comunicazione	071 5898535-366	071 2073907	info@an.camcom.it
<b>ANAGRAFE ECONOMICA</b>			
Registro imprese	071 5898397-244		
Elenchi di imprese	071 5898245	071 5798299	registro.imprese@an.camcom.it
Firma digitale a CNS e Legal mail	071 5898248		
Albo imprese artigiane	071 5898209-275	071 5898203	cpa@an.camcom.it
Altri registri - ruoli e licenze	071 5898214-271	071 5898284	albieruoli@an.camcom.it
Ambiente - Rifiuti - M.U.D.	071 5898254-246	071 5898215	albo.rifiuti@an.camcom.it
Protesti	071 5898312	071 5898356	info@an.camcom.it
Certificati commercio estero	071 5898212		info@an.camcom.it
Avvisi di vendite immobiliari	071 5898248	071 5898299	registro.imprese@an.camcom.it
Servizio metrico e ispettivo	071 84301	071 2817123	ufficio.metrico@an.camcom.it
Manifestazioni a premio	071 5898231	071 5898299	paola.castellucci@an.camcom.it
Borsa immobiliare	071 898283	071 5898284	albieruoli@an.camcom.it
<b>SVILUPPO ECONOMICO</b>			
Servizio estero	071 5898244-288	071 5898265	estero@an.camcom.it
Regolazione del mercato	071 5898250-220		regolazione.mercato@an.camcom.it
Statistica e Studi	071 5898286-399		statistica@an.camcom.it
Progetti comunitari	071 5898365-355		info@an.camcom.it
Promozione attività economiche	071 5898270-364	071 5898255	info@an.camcom.it
Contributi e finanziamenti	071 5898270		promozione@an.camcom.it
Scuola Emas	071 5898311		scuolaemas@an.camcom.it
Sportello Responsabilità Sociale	071 5909311		csr@an.camcom.it
Nuove imprese e orientamento	0715898291-289	071 5898265	sni@an.camcom.it

## 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<br>Il traffico mercantile nel porto di Ancona<br>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<br>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<br>Rapporto 2006 - I traffici al 2005 e le politiche infrastrutturali                                                                                          |
| n. 13 - aprile 2007   | Riferimenti normativi in tema di etichettatura dei prodotti alimentari                                                                                                                                     |

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



