



STUDI PER LA GESTIONE
DELL'ECONOMIA
E DELLE AZIENDE

OSSERVATORIO PORTO DI ANCONA- PROGETTO 2009

IL PORTO DI ANCONA E LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'INTERMODALITA' FERRO- MARE

con la collaborazione di



RAPPORTO FINALE

IL GRUPPO DI RICERCA

Responsabile del progetto	<i>Dott. Ida Simonella</i>
Coordinamento scientifico	<i>Prof. Paolo Pettenati</i>

Componenti del team operativo e di analisi:
Cristiana Di Bari - Francesco Cangialosi –Valentina Oliva – Alessandro Rossi - Carlo Scida - Giuseppe Sestili

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	5
2. IL PORTO DI ANCONA E LA BANCHINA MARCHE	7
3. LO SHIPPING MONDIALE E LA CRISI ECONOMICA	10
3.1. <i>La situazione congiunturale: il traffico marittimo e la crisi economica, il 2008</i>	<i>10</i>
3.2. <i>Il 2009: l'anno del pieno effetto della crisi economica.....</i>	<i>12</i>
3.3. <i>Lo scenario dello shipping e il ruolo del Mediterraneo.....</i>	<i>20</i>
4. IL POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DI ANCONA NEL TRAFFICO CONTAINER..	24
4.1. <i>Ancona, crescita e concorrenza</i>	<i>24</i>
4.2. <i>Ancona e i grandi terminalisti.....</i>	<i>28</i>
4.3. <i>Ancona e i network portuali.....</i>	<i>30</i>
4.4. <i>Ancona e politiche europee</i>	<i>33</i>
5. MERCATO CONTAINER E PORTO DI ANCONA: IL BACINO TERRESTRE	39
5.1. <i>Obiettivi.....</i>	<i>39</i>
5.2. <i>L'indagine sulle imprese</i>	<i>39</i>
5.3. <i>L'indagine sugli spedizionieri: principali evidenze</i>	<i>47</i>
5.4. <i>Ulteriori considerazioni su porto e interporto</i>	<i>51</i>
6. SVILUPPO DEL PORTO E QUESTIONE INFRASTRUTTURALE.	54
6.1. <i>La crescita del trasporto container e le possibili implicazioni infrastrutturali.....</i>	<i>54</i>
6.2. <i>I problemi dell'intermodalità nella portualità italiana</i>	<i>56</i>
6.3. <i>Il traffico intermodale da e per il porto di Ancona</i>	<i>60</i>
6.4. <i>Capacità ferroviaria attuale e prospettive di sviluppo.....</i>	<i>63</i>
6.5. <i>La capacità ferroviaria lungo le dorsali</i>	<i>66</i>
6.6. <i>L'ultimo miglio: la gestione attuale.....</i>	<i>69</i>
6.7. <i>La questione del sostegno pubblico al trasporto ferroviario</i>	<i>71</i>
7. SOMMARIO E CONCLUSIONI.....	77

BIBLIOGRAFIA.....	83
Appendice A: Il traffico merci da e per le Marche	87
Appendice B. Il trasporto ferroviario delle merci in italia: un quadro sintetico dopo la liberalizzazione.	95
Appendice C - Esperienze europee in materia di sostegno al traffico ferroviario.....	102

1. INTRODUZIONE

Nel 2009 le attività dell'Osservatorio del porto di Ancona si concentrano principalmente sulle potenzialità e i limiti dello scalo dorico nello sviluppo del traffico container, segmento che, a torto o a ragione, è sempre più considerato misura dell'efficienza complessiva di uno scalo.

La scelta di affrontare questo tema, nata dal confronto con le esigenze e i punti di vista degli interlocutori istituzionali che partecipano all'Osservatorio, è dettata da una serie di circostanze che pongono lo scalo anconetano di fronte alla possibilità di compiere un salto di qualità, pur in presenza di vincoli del tutto evidenti, specialmente di carattere infrastrutturale.

Lo scalo di Ancona, nell'arco di pochi anni, può dotarsi di opere a mare di grande importanza che, in potenza, saranno in grado di migliorare fortemente la sua capacità di confrontarsi con il mercato. Nel giro di pochi mesi inizieranno i lavori per la realizzazione del molo foraneo di sopraflutto, mentre sono già stati scelti gli iter amministrativi per i lavori di completamento della banchina rettilinea di circa 950 metri (capitolo due).

D'altra parte sul fronte dello scenario, il commercio mondiale e con esso il trasporto marittimo internazionale, al termine della forte recessione tuttora in corso, è destinato a riprendersi, seppur lentamente. La rivoluzione apportata dalla containerizzazione dei trasporti, nonostante il calo generale dei traffici, continua a manifestarsi. La quota di mercato del container sul totale delle movimentazioni via mare è in effetti aumentata ancora. Il Mediterraneo manterrà una sua centralità che verrà rafforzata con il raddoppio del Canale di Suez.

Basterà questo a rendere attrattivo lo scalo dorico per le compagnie di navigazione che su Ancona dovrebbero dirottare i loro traffici? Se fino ad oggi il porto ha risposto ad una domanda di trasporto puramente locale-regionale come è possibile allargare il proprio bacino di riferimento? Il capitolo tre è dedicato alla ricostruzione delle caratteristiche attuali del traffico container di Ancona e al suo posizionamento nello scenario internazionale, mentre il capitolo quattro è stato analizzato a fondo il bacino di mercato servito e quello raggiungibile tenuto conto delle indicazioni degli operatori e delle case di spedizione internazionali presenti nelle Marche.

Un potenziale massiccio aumento dei traffici comporta tuttavia necessità infrastrutturali e organizzative. La crescita del trasporto marittimo rappresenta una grande possibilità di sviluppo per l'intero territorio, ma l'arrivo di una nave produce anche il moltiplicarsi di mezzi e movimenti che devono raggiungere le destinazioni finali rapidamente procurando tra l'altro un impatto notevole sulla città. Il capitolo cinque affronta il tema dell'adeguatezza delle infrastrutture terrestri e soprattutto del sistema ferroviario affinché ciò possa avvenire.

Il quadro conclusivo prova a sintetizzare limiti, potenzialità, ciò che resta da fare sul fronte del mercato, del sistema infrastrutturale e di quello organizzativo, anche quando sarà completata un'opera strategica come la banchina Marche.

Ne segue l'indicazione di una serie di linee guida per operatori e soprattutto per *policy maker* chiamati ad agire a livello istituzionale per ridare centralità ad un territorio troppo spesso marginalizzato dalle politiche internazionali e nazionali delle infrastrutture e dei trasporti.

2. IL PORTO DI ANCONA E LA BANCHINA MARCHE

La cosiddetta “banchina Marche” è un’opera contenuta nell’elenco degli interventi previsti nel Piano Operativo Triennale 2009-2011 e comprende i seguenti lavori:

- completamento della banchina per una lunghezza di 560 mt con relativa via di corsa gru lato mare (escluso armamento e respingenti), parabordi e bitte di ormeggio;
- realizzazione della via di corsa lato terra (escluso armamento);
- opere di consolidamento del piazzale retrostante, della superficie di 53.000 mq, mediante pali di ghiaia e sabbia;
- pavimentazione definitiva della fascia operativa di banchina e del piazzale;
- realizzazione della rete fognaria per le acque meteoriche, comprese vasche di prima pioggia, per la fascia operativa di banchina e per il piazzale.

Figura 1 - AP: principali opere di grande infrastrutturazione in attuazione del vigente PRP



Fonte: AP di Ancona

Secondo una prima versione del progetto, il costo dell’opera è pari a circa 61 milioni di euro (ma sono in corso stime più puntuali), mentre solo 17 sono disponibili nel bilancio dell’Autorità Portuale. In ogni caso si profila la possibilità che il completamento dell’opera avvenga per stralci funzionali, mentre per ora pare rimandata la scelta di un

partenariato pubblico-privato, con l'affidamento in concessione ex art. 143 e succ del D.Lgs. n° 163/2006.

Strettamente sinergico al progetto della banchina è il programma di realizzazione del molo foraneo di sopraflutto e la demolizione di parte del molo nord, i cui lavori, già appaltati sono iniziati. Quest'opera è assolutamente fondamentale per la protezione della banchina stessa, garantendo la possibilità di ingresso delle navi in porto in situazioni di sicurezza.

La banchina Marche, una volta completata, avrà una lunghezza di 950 metri e uno spazio retrostante di circa 20 ettari. Queste dimensioni possono tradursi in un'ampia capacità di movimentazione di merci, in primis di container. Per determinare con maggiore esattezza la capacità effettiva occorrerebbe ragionare su ulteriori parametri.

La capacità di movimentazione¹ è funzione non solo dell'estensione dell'area, ma anche di alcuni parametri statici, almeno nel breve periodo, come la tipologia dei mezzi di movimentazione disponibili e le pile di container possibili. A questi si uniscono altri parametri come il tempo di sosta medio in banchina, la presenza di un picco di flussi di contenitori nel terminal, ecc. Nel caso di utilizzo dell'area per UTI² diverse dai container, come semirimorchi e casse mobili, sono da prevedere altri spazi poiché non è prevista la sovrapposizione.

Inoltre in genere si ritiene che l'occupazione al 60%-65% dello spazio di banchina costituisca un ottimo livello di utilizzazione. Questo perché una certa tolleranza è necessaria per far fronte ad eventuali picchi di traffico e di domanda. Per questo nei parametri di calcolo della capacità di una banchina si tiene conto di un coefficiente di sottoutilizzo, ovvero un margine programmato di spazio vuoto per evitare una diminuzione di efficienza operativa.

Le informazioni oggi a disposizione impediscono tuttavia di procedere ad una stima della capacità con questi metodi. Del resto occorre ancora capire quanto dell'area verrà effettivamente destinato alla movimentazione dei container, visto che una parte dello spazio potrebbe essere destinata al trasferimento dei silos.

In maniera più empirica, si è proceduto a verificare la capacità di altri terminal container italiani in rapporto all'area disponibile, secondo quanto dichiarato dai soggetti gestori (terminalisti), determinando così una capacità media da applicare al contesto dorico.

Come risulta dalla tabella di seguito la capacità è il frutto della combinazione di diverse variabili in cui incidono lunghezza di banchina, mezzi disponibili, pescaggio ecc.

¹ Sull'argomento: il dimensionamento delle aree di accumulo per l'ottimizzazione della capacità di scalo dei container e dei mezzi gommati dei nodi intermodali. Prof. Ferdinando Corriere – Università degli studi di Palermo.

² UTI (Intermodal Transport Unit). Unità di Trasporto intermodale: moduli di carico utilizzati per il trasporto come casse mobili, container, semirimorchi, idonei ad essere impiegati nel trasporto intermodale. Cfr. T.Vespasiani (2009).

Tabella 1. Principali terminal container – caratteristiche e rapporto capacità dichiarata/area

	Gestori	Banchine mt	Pescaggio (mt)	Crane	Capacità (t. anno)	Aree (mq)	RAPPORTO CAP./ AREA
GIOIA TAURO	<i>Eurogate APM</i>	3.395	12,5 - 18	22 gru a portale + 3 gru mobili	4.200.000	1.600.000	2,6
GENOVA	<i>Psa</i>	1.200	15	10	1.500.000	1.000.000	1,5
LA SPEZIA	<i>Eurogate</i>	1.402	13 - 14	P gru a portale + 2 gru mobili	1.200.000	282.000	4,3
CAGLIARI	<i>Eurogate APM</i>	1.520	16	7 gru a portale + 1 mobile	1.100.000	400.000	2,8
LIVORNO	<i>Eurogate</i>	1430	13	8 gru a portale	800.000	412.000	1,9
SALERNO	<i>Eurogate</i>	920	11	4 gru mobili	500.000	100.000	5,0
VENEZIA	<i>PSA</i>	852	10	4	450.000	290.000	1,6
RAVENNA	<i>Eurogate</i>	640	10,5	4 a portale + 1 mobile	285.000	300.000	1,0

Fonte: Autorità Portuali 2010

La capacità media risulta pari a 2,3 TEUs per mq, anche se, occorre ribadire, l'intervallo di oscillazione intorno a questo valore risulta molto elevato. Tuttavia, anche da fonti internazionali, risulta che il valore di 2 Teus al mq costituisce un indicatore di buona produttività di un terminal container.

Se dunque applichiamo il valore determinato al contesto del porto di Ancona risulta che la capacità complessiva dell'area a ridosso della banchina Marche è pari all'incirca a 450.000 teus. Ragionevolmente possiamo dunque affermare che in prospettiva la capacità del porto si aggirerebbe intorno ai 400.000-450.000 teus. Questo significa entrare nel novero dei terminal di media dimensione del contesto nazionale.

3. LO SHIPPING MONDIALE E LA CRISI ECONOMICA

3.1. La situazione congiunturale: il traffico marittimo e la crisi economica, il 2008

L'industria dello shipping è tra le prime a registrare gli effetti della crisi, partita con la caduta dei mercati finanziari nell'estate del 2008 e rapidamente degenerata dopo il fallimento della banca d'affari statunitense Lehman Brothers.

Dal settembre 2008 le economie dei Paesi più industrializzati, iniziano a subire gli effetti della caduta delle borse, della contrazione del credito e, via via, del peggioramento del clima di fiducia di famiglie e imprese.

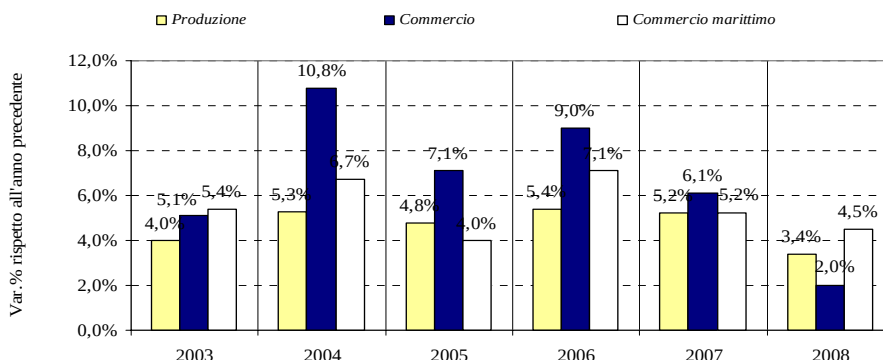
Anche le economie emergenti (come quelle dei Paesi BRIC) non vengono risparmiate dagli effetti della crisi: il deflusso di capitali esteri, conseguente alla liquidazione di investimenti azionari e obbligazionari da parte di banche e fondi di investimento internazionali rappresenta una delle prime ragioni.

Altro termometro importante della crisi è stata l'economia cinese. Le esportazioni cinesi avevano registrato nel 2008 una contrazione, dovuta in parte alla stagnazione dei commerci con gli Stati Uniti e in parte alla riduzione della produzione nel periodo delle Olimpiadi di Pechino.

Nei primi otto mesi del 2008, il prezzo del petrolio continua a crescere raggiungendo, all'inizio di luglio, il massimo storico di 145 dollari al barile, per poi scendere a circa 40-45 dollari.

A causa del concorso di questi (ed altri) elementi, la crescita mondiale nel 2008 è stata del 3,4%, rispetto al 5,2% del 2007; quella del commercio mondiale solo del 2% rispetto al 6% dell'anno precedente. Il traffico marittimo mondiale nel 2008 ha comunque registrato un incremento del 4,5% del volume di merci trasportate pari a 7.755 milioni di tonnellate. La domanda di servizi di trasporto marittimo, definita sia dalla quantità sia dalle distanze, è stata pari a 32.631 miliardi di tonnellate-miglia con un aumento del 3,3% rispetto al 2007.

Grafico 1. Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo



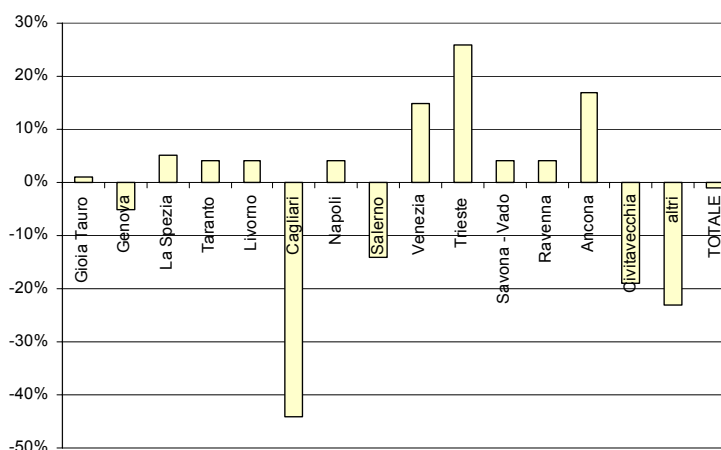
Fonte: FMI, Fearnieys, WTO

I carichi trasportati nel 2008 riguardano, per il 31,4%, petrolio greggio e prodotti petroliferi, per il 21,3%, le principali materie prime solide (minerali di ferro, carbone e grano), per il 5,4% le altre dry bulk commodity; il restante 41,9% è rappresentato da carichi generali, merci per navi ro-ro cargo e portacontaineri. Queste ultime mostrano una crescente tendenza ad acquisire quote di mercato: nel 2008 i carichi containerizzati rappresentano il 17% di tutto il traffico marittimo.

Nel 2008 l'impatto della crisi economica sull'industria dello shipping mondiale è stato evidenziato dal rapido deterioramento del mercato dei noli, soprattutto a partire dall'estate. Nel settore del dry bulk l'Indice Baltic Dry ha perso nel 2008 circa il 95% del suo valore. Nel settore delle navi container i noli si sono ridotti di circa il 60%.

Nei porti italiani, nonostante il peggioramento fatto registrare a partire da ottobre, il 2008 si caratterizza per una sostanziale tenuta dei traffici, soprattutto quelli containerizzati. A parte il crollo di Cagliari e l'evidente flessione di Salerno e Genova, nel complesso i porti nazionali continuano a crescere.

Grafico 2. Var% teus 2008-07 nei porti italiani



Fonte: Assoport

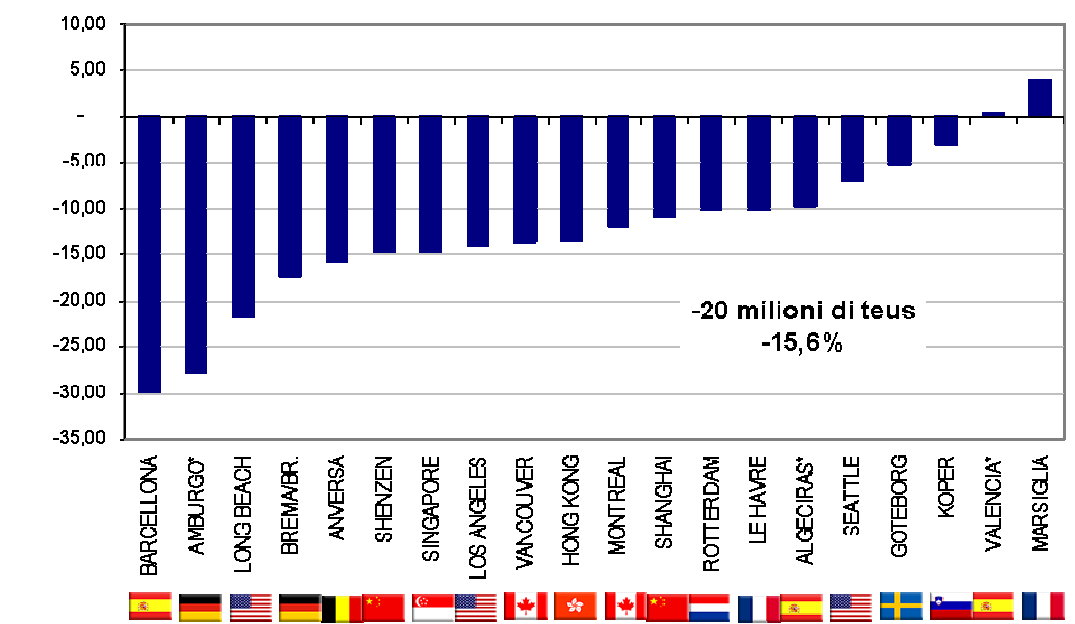
Il 2008 nel bacino Adriatico-Ionio, contesto specifico in cui si inserisce Ancona, ha fatto registrare un incremento del 13% dei traffici, raggiungendo quasi 2,5 milioni di teus movimentati.

Se Taranto mostra segnali di ripresa (+4%) rispetto all'andamento dell'anno precedente, ottime sono le performances dei porti adriatici con un +17%. I maggiori ritmi di sviluppo vanno imputati a Trieste, Venezia, Koper, Rijeka. Tutto ciò accentua l'effetto di polarizzazione dei traffici a Nord dell'Adriatico. Da segnalare infine il porto di Bar in Montenegro che nel 2008 segna un +61% anche se i volumi complessivi movimentati sono ancora bassi.

3.2. Il 2009: l'anno del pieno effetto della crisi economica.

Come era possibile prevedere, il 2009 si è aperto all'insegna di una contrazione dei traffici marittimi già iniziata nell'ultimo trimestre dello scorso anno. Se il picco negativo della crisi può essere individuato nel febbraio 2009, a partire da settembre vi sono stati molti segnali di una ripresa, seppur lenta. In generale tuttavia la contrazione fatta registrare nel 2009 appare estremamente significativa.

Grafico 3. Traffico teus nei principali scali internazionali periodo 2009 – Variazioni % su 2008



Fonte: OTM su dati AP

Solo i porti contenuti nel grafico, che corrispondono circa ad un quarto della movimentazione globale di container, hanno perso all'incirca 20 milioni di teus con una perdita percentuale del 15,6% su base annua. Drewry Shipping Consultants, ritiene

che la perdita su base mondiale si aggira intorno al 10%-12% di teus. Stiamo parlando di circa 50 milioni teus: come se in un anno fosse scomparsa più o meno tutta la portualità del Mediterraneo.

Di seguito presentiamo una breve rassegna dei risultati dei movimenti marittimi, in particolare del traffico container nei principali bacini di traffico mondiale.

Asia. Nel 2009 i porti marittimi della Cina hanno totalizzato un traffico pari a 98 milioni di teus, con una diminuzione del 5,2% rispetto all'anno precedente.

Grafico 4. Porti cinesi – Traffico container 2009 e var su 2008

<i>Porti Cinesi</i>	<i>2009 in teus</i>	<i>var % su 2008</i>
Shanghai	25,00	-10,70%
Shenzhen	18,20	-14,80%
Guangzhou	11,10	4,90%
Qingdao	10,20	2,40%
Ningbo-Zhoushan	10,50	-3,90%
Tianjin	8,70	2,40%
Dalian	4,50	1,10%
Xiamen	4,60	-7,00%
Lianyungang	3,00	1,30%
Yingkou	2,50	24,60%
Totale	98,30	-5,20%

Fonte: Ministero dei trasporti cinese

Tuttavia i principali porti dell'area, (alcuni dei quali sono tra i primi del mondo), hanno registrato risultati negativi molto più pesanti: nel solo segmento container Shanghai perde un 10,7% e Shenzhen 14,8%.

Figura 2 Cina

I dati positivi dei porti cinesi vanno imputati principalmente agli scali della baia di Bohai, nella Cina settentrionale: Qingdao è aumentato del 2,4% sino a 10,2 milioni di TEUs, Tianjin del 2,4% (per 8,7 milioni di TEUs), Yingkou è cresciuto del 24,6% sino a 2,5 milioni di TEUs. Sono scali meno colpiti dal declino a livello globale poiché si concentrano maggiormente sui traffici interasiatici, mentre i porti della Cina meridionale sono più concentrati sulle direttrici di traffico del transpacifico e dell'Asia/Europa, quelle cioè che hanno subito il pesante impatto della recessione.

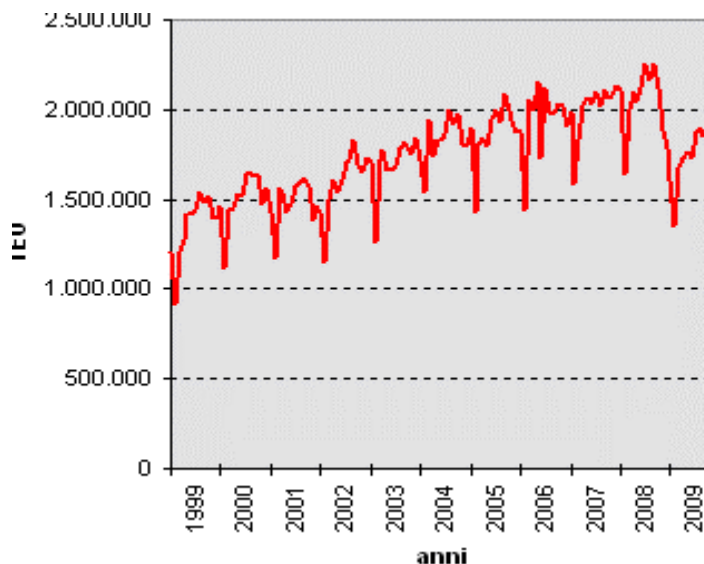


Per lo stesso motivo pesanti perdite si sono registrate nei porti di Hong Kong e Singapore. Nell'intero 2009 il traffico nel porto di Hong Kong risulta pari a circa 21 milioni di teus, in diminuzione del 14,6% rispetto ai 24,5 teus del 2008. Tale volume consente a Hong Kong di mantenere la terza posizione nella graduatoria dei primi porti container mondiali alle spalle del leader Singapore e di Shanghai.

Dopo 13 mesi di recessione il porto di Hong Kong fa registrare nel dicembre 2009 una crescita del 3%.

Tuttavia, come per gli altri porti, è necessario evidenziare che il dato positivo è riferito al volume movimentato dallo scalo nel dicembre 2008, mese nel quale era stata registrata una diminuzione del 16,2% del traffico, cioè la prima di una serie di riduzioni percentuali a due cifre determinata dall'impatto della recessione economica mondiale.

Grafico 5. Porto di Hong Kong: evoluzione mensile del traffico container



Fonte: Informare

Il volume di traffico containerizzato movimentato nel 2009 dal porto di Singapore è stato pari a 25.866.400 teus, di cui 25,14 milioni di teus (-13,1%) attribuibili al solo gruppo PSA, il principale terminalista del porto asiatico. Tale risultato ha consentito a Singapore di confermarsi primo porto container del mondo.

Nord America. Anche per i porti container americani il 2009 è stato particolarmente difficile. Nell'intero 2009 il porto di Long Beach ha totalizzato un traffico di 5,1 milioni di teus, in calo del 21,9% rispetto all'anno precedente. Nel mese di dicembre il traffico dei container è stato pari a 467.237 teus, con una progressione dell'8,7% rispetto a 429.946 teus movimentati nel dicembre 2008, mese nel quale il traffico registrò una flessione del 25,3%.

Il porto di Los Angeles ha movimentato nel 2009 6.748.995 teus, con una diminuzione del 14% rispetto all'anno precedente. A dicembre il porto di Los Angeles, ha registrato un incremento dello 0,3% rispetto allo stesso mese del 2008, terminando una sequenza di 15 mesi consecutivi di calo della movimentazione dei container.

Più leggera è stata la perdita del porto di Seattle con 1.584.596 teus, e un calo del 7,0% rispetto all'anno precedente. E' il porto che tuttavia ha avuto un'inversione di tendenza più netta negli ultimi mesi. Nel mese di dicembre ha incrementato di quasi un terzo (+29,4%) il traffico dei container rispetto al dicembre 2008, mese nel quale lo scalo americano aveva viceversa perso poco meno di un terzo del volume mensile.

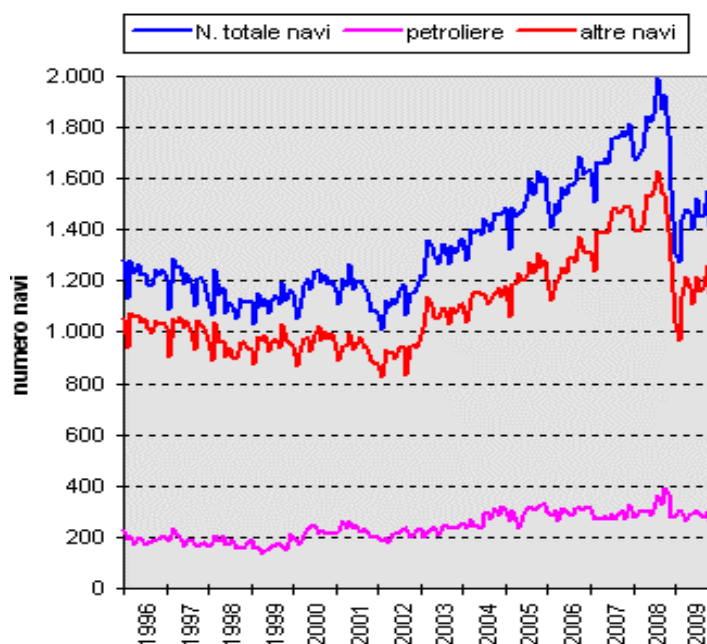
In calo anche i traffici 2009 dei porti canadesi di Montreal e Vancouver. Il traffico container del porto di Montreal è stato pari a circa 1.260.000 teus rispetto a 1.473.914 teus movimentati nell'anno precedente (-14,5%), mentre nel porto di Vancouver sono stati movimentati 2.152.462 container con una perdita del 13,6% rispetto al 2008.

Suez. Nell'intero 2009 i transiti nel Canale di Suez sono stati complessivamente 17.228, con un calo del 19,6% rispetto a 21.415 nel 2008. Le petroliere sono state 3.478 unità (-8,3%), le navi di altro tipo 13.750 unità (-21,7%).

Nel mese di dicembre il traffico marittimo nel canale egiziano è stato di 1.452 navi, con una flessione del 6,9% rispetto al dicembre 2008. Permane una situazione di recessione ma a dicembre la riduzione è stata, per la prima volta nell'anno, inferiore al 10%. E' pur vero che la riduzione è riferita al dato del dicembre 2008, mese nel quale il traffico era sceso del 14% a causa del primo impatto della recessione economica mondiale sull'attività marittima.

Accanto alla crisi economica, purtroppo il canale di Suez subisce gli effetti della crescita esponenziale degli atti di pirateria.

Grafico 6. Canale di Suez: evoluzione mensile del traffico marittimo



Fonte: Informare

L'International Maritime Bureau ha affermato che, nei primi nove mesi del 2009 al Piracy Reporting Centre dell'IMB sono stati comunicati 306 atti di pirateria rispetto ai 293 dell'intero 2008. L'aumento è stato determinato principalmente dall'escalation degli assalti avvenuti al largo delle coste della Somalia, passati dai 12 dello scorso anno ai 47 dei primi nove mesi di quest'anno, e nel Golfo di Aden, dove si sono verificati 100 attacchi rispetto ai 51 del periodo gennaio-settembre del 2008.

Compagnie di navigazione come Maersk, CMA-CGM e China Shipping Container Lines hanno deciso di escludere il Canale nelle scelte inerenti ai servizi in direzione est dall'Europa all'Estremo Oriente, preferendo il passaggio attorno al Capo di Buona Speranza

Il costo associato all'invio di una nave della Maersk attraverso il Canale di Suez corrisponde a quasi un milione di dollari statunitensi per ciascun transito. Chiaramente, in questi tempi difficili c'è un grosso incentivo a scegliere l'altra opzione, quella del Capo di Buona Speranza sulla rotta meno intensamente utilizzata dall'Europa all'Estremo Oriente.

Nord Europa. Nell'intero 2009 il traffico delle merci nel porto di Rotterdam è risultato pari a 387 milioni di tonnellate, con un calo dell'8,1% rispetto al 2008. La flessione dei volumi movimentati dal porto olandese nel 2009 è stata generata dalla rilevante caduta sia delle rinfuse secche (67 milioni di tonnellate, -29,8% sul 2008) che delle merci varie (122 milioni di tonnellate, -7,5%), mentre il traffico di rinfuse liquide (198 milioni di tonnellate, +2,1%) è risultato stabile grazie alla consistente crescita dei prodotti petroliferi. La movimentazione dei container è stata pari a 9,7 milioni di teus con una contrazione di quasi il 10%.

Nel porto di Amsterdam il traffico dell'anno 2009 si è attestato a circa 73 milioni di tonnellate (-3%). Alquanto pesante è stato il calo del traffico delle merci containerizzate, segmento peraltro poco rilevante nel complesso della movimentazione, scendendo a 200.000 teus rispetto a 435.129 teus movimentati nel 2008.

Nel porto di Anversa, dove il traffico è ammontato complessivamente a 158 milioni di tonnellate di merci, la flessione è stata del 16,7% rispetto al 2008. Nel settore delle merci varie il traffico containerizzato è stato di 87,2 milioni di tonnellate (-13,9%).

Nell'intero 2009 il porto di Brema/Bremerhaven ha movimentato complessivamente 63 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 15,6% rispetto a 74,6 milioni di tonnellate nel 2008. Il solo comparto dei container ha registrato un traffico pari a 4,6 milioni di teus, inferiore del 17,4% rispetto a 5,5 milioni di teus totalizzati nel 2008. E' da segnalare tuttavia che nel mese di dicembre il porto tedesco ha movimentato circa 400 mila teus, volume che costituisce il nuovo record assoluto di traffico dei container per il solo mese di dicembre e che rappresenta un incremento del 6% rispetto a 378 mila teus movimentati nel dicembre 2008.

Anche Amburgo ha sofferto particolarmente la recessione mondiale cui si è affiancata una forte crisi della compagnia di navigazione Hapag-Lloyd. Il traffico delle merci ha registrato un forte calo (21,4%) attestandosi a 110,4 milioni di tonnellate rispetto a 140,4 milioni di tonnellate movimentate nel 2008. La movimentazione dei container è stata pari a 7.010.000 teus, in flessione del 28% sul 2008. La principale ragione questa caduta riguarda la riduzione del 24,3% dei traffici con l'Asia, il suo maggiore mercato d'oltremare, sino a 4,2 milioni di TEUs, nonché in un calo del 43,8% dei traffici di trasbordo con i paesi del Baltico.

Alcuni carichi di trasbordo sono stati perduti a vantaggio di Rotterdam ed Anversa, ma la maggior parte della diminuzione per 1,4 milioni di TEUs nei carichi di raccordo è stata importata dal declino dei traffici con l'Europa Orientale, Russia compresa.

Il calo di Le Havre è pari all'8,5% nel traffico merci complessivo e dell'11,6% nel traffico container in teus. Lo stesso vale per il porto svedese di Goteborg che ha registrato una flessione dell'8,8% del traffico merci complessivo e di solo il 5,2% del traffico container in teus. Totalmente in controtendenza il dato delle movimentazioni di container nel porto francese di Marsiglia dove la crescita del 2009 si attesta a un +4% (traffico complessivo di merci: -13%). Positivi anche il dato di Zeebrugge che ha fatto registrare un +2,7% nel traffico container 2009.

Sud Europa- Mediterraneo. I porti spagnoli. La Spagna risulta una delle nazioni più colpite dalla crisi economica e gli effetti sul sistema portuale si fanno sentire. Nel 2009 il traffico delle merci nei porti spagnoli è diminuito complessivamente del 12,9% attestandosi a 413 milioni di tonnellate rispetto a 474 milioni di tonnellate movimentate nel 2008. Il traffico delle merci varie è ammontato a 176,2 milioni di tonnellate (-13,5%) e il traffico dei container è stato pari a 11.8 milioni di teus (-12,0%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 143,4 milioni di tonnellate (-6,9%), in quello delle rinfuse secche 79,3 milioni di tonnellate (-21,8%).

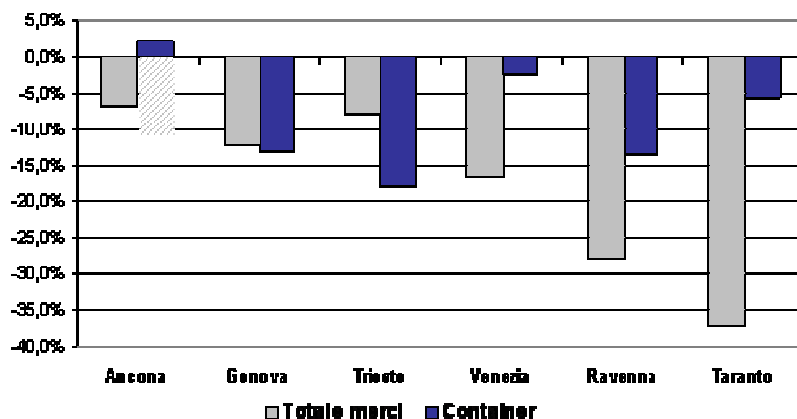
Tabella 2. Traffico teus nei porti spagnoli –2008 e 2009

	2008	2009	Var
Valencia	3.602.112	3.653.890	1,44
Bahía de Algeciras	3.327.616	3.042.782	-8,56
Barcelona	2.569.549	1.800.662	-29,92
Las Palmas	1.312.120	1.005.844	-23,34
Bilbao	557.345	443.464	-20,43
Altri porti	1.966.182	1.782.096	-9,36
Totale	13.334.924	11.728.738	-12,04

Lo scalo che soffre di più è Barcellona, con la perdita di quasi un terzo dei suoi movimenti (1.800.662 teus). In controtendenza Valencia che ha leggermente incrementato il traffico containerizzato.

Adriatico e Italia. Anche se non sono ancora ufficiali i dati relativi al porto di Rijeka, complessivamente i primi sei porti dell'Adriatico totalizzano una perdita del 10,2% del traffico complessivo (circa 160.000 teus in meno di traffico complessivo). Ancora più elevata la perdita in termini di tonnellate complessive movimentate.

Grafico 7. Traffico merci in alcuni porti italiani var 2009/ 2008



Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

Nel 2009 il traffico delle merci nel porto di Capodistria è risultato pari a 13,1 milioni di tonnellate, con una flessione del 18% rispetto al 2008. Nel settore dei container il traffico è stato pari a 343.165 teus (-3%). Rilevante soprattutto la flessione del traffico di autovetture (-45%), mercato che è stato particolarmente colpito dalla recessione economica mondiale.

Nell'intero 2009 il traffico delle merci nel porto di Trieste risulta pari a 44,4 milioni di tonnellate, con una flessione dell'8% rispetto al 2008. Il calo è stato generato dalla diminuzione dei volumi movimentati in tutti i principali comparti merceologici. Le merci varie sono diminuite del 15% a 7,8 milioni di tonnellate, il traffico dei container è stato pari a 276.957 teus (-18%). Contrazione anche delle rinfuse liquide e secche, attestatesi rispettivamente a 35 milioni di tonnellate (-6%) e 1,5 milioni di tonnellate (-15%).

Venezia contiene abbastanza la contrazione sul fronte dei container. Nell'intero 2009 il traffico si è contratto del 2,5% (anche se aumentano molto i vuoti e si contraggono i pieni). Nel complesso tuttavia anche Venezia registra un -16,7% di tonnellate di merce movimentata.

Nel porto di Ravenna il traffico delle merci è diminuito complessivamente del 27,8% attestandosi a 18,7 milioni di tonnellate, mentre la movimentazione dei container è stata pari a 185 mila teus, in flessione del 13,7% sul 2008.

Per Ancona, nel 2009 la situazione si presenta stabile con un +3,3% in teus e un +2,4% in tonnellate. Occorre tuttavia sottolineare che il movimento complessivo delle merci in container dovrebbe risultare più negativo. Fino a giugno dell'anno 2008 in effetti il collegamento feeder con lo scalo di Taranto avveniva via ferrovia. I movimenti erano effettuati in darsena e dunque contabilizzati insieme al resto del movimento container. Dal secondo semestre dello scorso anno si è tornati al feederaggio tradizionale via nave per l'hub di Taranto. I movimenti dei primi tre trimestri del 2009

vanno dunque confrontati con quelli dei corrispondenti periodi del 2008 comprensivi del traffico ferroviario. In tal caso la contrazione si aggirerebbe intorno al -17%.

Anche tra gli altri porti italiani la crisi si è fatta sentire. Il porto di Taranto ha movimentato complessivamente 27,2 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 37,2% rispetto al 2008. Il traffico dei container è stato pari a 741.428 teus (-5,7%). Il porto di La Spezia ha chiuso il 2009 con una flessione del 15,5% rispetto al 2008 nella movimentazione complessiva delle merci, che si attesta ad un milione e 50 mila teus. Nel porto di Genova il traffico delle merci è diminuito del 12,4% a 48,8 milioni di tonnellate rispetto a 55,7 milioni di tonnellate nell'anno precedente. La movimentazione dei container ha totalizzato 1.533.627 teus (-13,2%).

3.3. Lo scenario dello shipping e il ruolo del Mediterraneo.

Come era ragionevole aspettarsi, il calo del traffico ha indotto diversi vettori marittimi ad adottare strategie difensive e a volte di forte razionalizzazione.

Alcune hanno sospeso i propri precedenti allacciamenti di servizio con scalo diretto e ciò ha comportato il fatto che un numero maggiore di carichi fosse indirizzato su altri hub portuali.

In generale molti carrier hanno deciso di ridurre la capacità di offerta sui propri servizi dall'Asia all'Europa, sostituendo navi container più grandi con quelle più piccole, cessando accordi con altre compagnie. A dicembre secondo le statistiche fornite dall'ELAA è tornata una certa stabilità, dal momento che quasi un quarto della capacità in slot disponibile è stata rimossa dai traffici nei sei mesi da luglio a dicembre; ciò ha consentito alle linee di navigazione di procedere a quel ripristino di tariffe che consentono di sostenere l'offerta. Ulteriori aumenti tariffari sono stati implementati dall'inizio dell'anno, ed i vettori riferiscono della loro buona tenuta, tanto che si aspettano che l'indice salga ulteriormente nel corso dei prossimi mesi. La Drewry Shipping Consultants stima che l'utilizzazione della capacità in slot sul traffico in questione aumenterà di oltre l'85% in entrambe le direzioni entro la fine del primo trimestre, suggerendo che ulteriori incrementi tariffari abbiano buone possibilità di tenuta.

Al di là delle strategie di breve termine messe in atto per contenere la caduta della domanda, i grandi carrier e i grandi terminal operator stanno rivedendo totalmente i loro piani di investimento. Nella generalità dei casi, i progetti di espansione della capacità sono stati accantonati, differiti o annullati. Il 2009 ha prodotto perdite nei bilanci di tanti operatori, come mai si era visto nella storia recente dello shipping.

Le crisi di decine di cantieri navali nel mondo ne è un segno. Alcune compagnie ancora faticano per ritardare o annullare ordini messi in cantiere troppo precipitosamente.

Molti altri sono corsi ai ripari tentando di ottenere il sostegno da parte dei propri governi. Hapag Lloyd, uno dei più grandi operatori mondiali nel settore del trasporto dei container, in difficoltà non solo per la crisi economica, ma anche per vicende legate ai

suoi assetti societari e per la sua struttura finanziaria, ha di recente ottenuto un ingente sostegno finanziario dal governo tedesco, contro il parere dell'Associazione dei Porti Europei (Espo).

Anche la Zim, linea di navigazione containerizzata israeliana, è stata salvata dal fallimento, mentre per la francese CMA CGM si parla di un'iniezione di fondi da parte del governo francese. La cilena CSAV è un'altra importante linea di navigazione containerizzata che è stata costretta a rivolgersi agli aiuti statali per salvarsi.

Eppure, nonostante gli annullamenti a catena registratisi durante l'anno la capacità complessiva della flotta è aumentata del 6,6%.

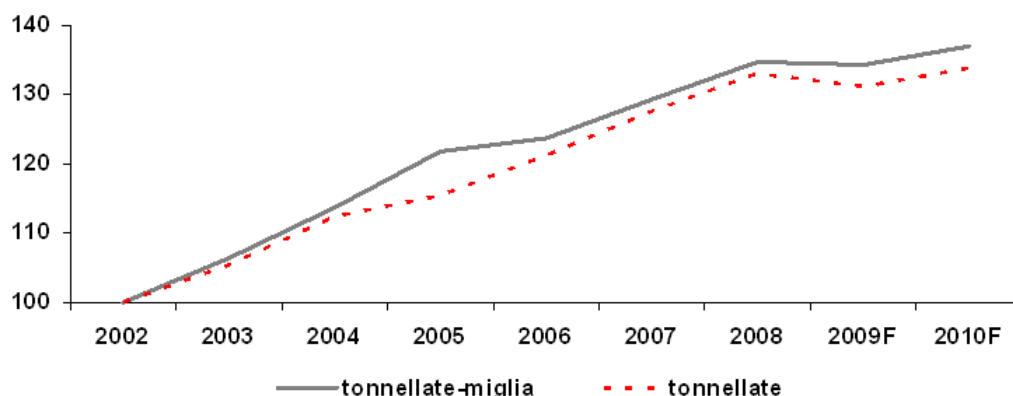
Fino ad un anno fa, c'erano ancora preoccupazioni diffuse in ordine alla crescente carenza di capacità nel settore dei terminal contenitori in relazione alla domanda, che generava strozzature nella filiera delle forniture, oggi la capacità dei terminal contenitori è assoggettata ad una pressione molto minore e sarà così anche nel corso dei prossimi anni. Le previsioni Drewry dicono che la maggior parte dei principali operatori di terminal container aggiungerà capacità alle proprie reti non prima del 2014.

Ma anche in altre industrie a monte della filiera la crisi è apparsa travolgente. A titolo di esempio ricordiamo che nella prima metà del 2009 il gruppo cinese Cimc, leader mondiale nella produzione di container, ha venduto solo 55 mila teus rispetto a più di un milione di teu nello stesso periodo dello scorso anno, con una flessione del 94,7 per cento. Per Singamas, secondo maggior produttore mondiale, la flessione delle vendite è stata del 94,8 per cento, da 350 mila a 18.200 teus.

Se la mutata situazione economica ha indotto gli operatori ad adottare una valutazione più prudente delle prospettive future, Evergreen sembra in controtendenza. Di recente la compagnia ha mostrato l'interesse all'acquisto di cento nuove navi, con ordini che potrebbero partire dal 2010. Evergreen è attualmente al quarto posto nel mondo con una flotta di 168 navi, ben distanziata rispetto a Maersk (550 navi), Msc (391) e Cma-Cgm (360). Oggi Evergreen, come le altre sue concorrenti, sta portando avanti un piano di riduzione della flotta, attraverso la demolizione delle navi più vecchie e la restituzione di quelle in charter con contratti in scadenza. In base al piano, varato lo scorso luglio, verranno così tolte dai servizi 31 navi.

Sulle prospettive, in generale ci si aspetta di assistere a poca o nessuna crescita (+2% secondo Fearnleys per le tonnellate in totale) e si dovrebbe aspettare il 2012-2013 prima che la maggior parte delle regioni mondiali, in primis l'Europa, possa tornare ai livelli di prestazione che erano stati raggiunti nel 2008.

Grafico 8. Traffici marittimi mondiali, 2002-2010f (2002=100)



Fonte: Fearnleys

Scenari di più lungo periodo si stanno inoltre delineando intorno al futuro del traffico marittimo nel Mediterraneo. Alcuni di essi vanno nella direzione di rafforzare questo bacino, altri invece segnano l'ingresso di altri sistemi competitor sulla scena internazionale.

A vantaggio di una crescita del ruolo del Mediterraneo vi è il forte sviluppo del mercato del Nord Africa, con una popolazione di 280 milioni di persone e un PIL medio che cresce del 4% l'anno negli ultimi anni. Vi sono almeno 6 porti con una capacità superiore ad 1 milione di Teu e molti sono gli investimenti internazionali nel settore. La disponibilità di spazi e di manodopera a basso costo costituiscono un asset per questi porti, mentre il limite può essere rappresentato dalla carenza di infrastrutture per il collegamento a mercati di consumo.

La concorrenza al Mediterraneo può venire tuttavia da altri scenari. Possibili cambiamenti sulle preferenze delle compagnie nella scelta del bacino Mediterraneo potranno essere in primo luogo determinate dall'ampliamento del Canale di Panama.

Come noto, nel Canale di Panama transitano il 5% delle navi in movimento nel mondo. Date le caratteristiche tecniche del canale, non possono transitarvi navi con una capacità superiore ai 5.100 teus e ciò determina l'esclusione di una grossa fetta di mercato marittimo. Con l'ampliamento del canale e i dragaggi previsti, da realizzare entro il 2014, vi potranno transitare navi fino a 12.000 teus determinando una serie di conseguenze significative: si potranno utilizzare i porti panamensi come scali di transhipment per tutte le Americhe, si potrà concorrere con i servizi landbrige degli USA, e soprattutto le navi del Far East potranno raggiungere la costa orientale degli Stati Uniti.

Il pedaggio probabilmente raddoppierà, visto anche la formula del partenariato pubblico-privato con cui si è previsto di realizzare il complesso delle opere.

Nello scenario internazionale nuove rotte marittime sono rappresentate inoltre dalle rotte artiche. Tra quelle tracciate l'unica percorribile da navi tradizionali tutto l'anno è l'Artic Bridge (tra la baia di Hudson e il mare di Barents), mentre il North West Passage (tra la Baia di Baffin e lo stretto di Bering, attraverso l'arcipelago canadese) e Northern Sea Route (tra il mare di Barents e lo stretto di Bering, lungo le coste russe) sono praticabili solo due mesi l'anno. Naturalmente il progressivo scioglimento dei ghiacci porterà ad una progressiva utilizzazione anche delle ultime due.

Figura 3 Rotte artiche e corridoi ferroviari euroasiatici



Fonte: Zanovello, 2009

Sicuramente le rotte artiche rappresentano una prospettiva interessante per le compagnie, poiché determinano la riduzione di tempi e costi lungo la rotta Far East (Nord Europa-Nord Europa e American West Coast) e potrebbero entrare in concorrenza con Suez se le tariffe continueranno a salire e le condizioni di sicurezza a diminuire in questo passaggio.

Pertanto ci sono elementi contro lo sviluppo delle rotte artiche che vanno dall'impatto ambientale alle tensioni politiche legate alla rivendicazione della sovranità e dei diritti di prospezione.

Vanno infine segnalati i possibili percorsi ferroviari euro-asiatici alternativi alle rotte marittime: oltre al Corridoio settentrionale (Amburgo-Seoul), corrispondente ai 9.200 km di Transiberiana che attraversa nove differenti Paesi, si segnalano altri percorsi nella stessa Asia e di collegamento tra l'Europa del Nord e l'Asia meridionale.

4. IL POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DI ANCONA NEL TRAFFICO CONTAINER

4.1. Ancona, crescita e concorrenza

Durante il periodo pre-crisi e nonostante i buoni risultati raggiunti negli ultimi anni, Ancona nel traffico container mantiene la caratteristica di essere uno scalo marginale nel contesto nazionale e in quello adriatico. I circa 120.000 teus movimentati rispondono alla domanda di trasporto di imprese prevalentemente locali e i trend di crescita sono comunque contenuti.

Nel contesto Adriatico il traffico di container nel periodo 2001-2008 è più che raddoppiato. Il tasso di crescita complessivo di Ancona è stato pari al 32%, contro il 35% di Ravenna, il 54% di Venezia, il 67% di Trieste.

Per non parlare degli scali dell'Adriatico Orientale: Koper ha quasi triplicato il suo traffico, Rijeka è cresciuto di 12 volte diventando un scalo di rilevanza notevole nel bacino.

Gli scali dell'Adriatico Orientale, in cui sono compresi anche Bar e Durazzo, porti ancora piccoli ma dotati di eccezionale dinamismo, nel 2001 avevano una quota di mercato pari al 14%, divenuta del 39% nel 2008.

Tabella 3. Porti adriatici: traffico container (teus) 2001-2008

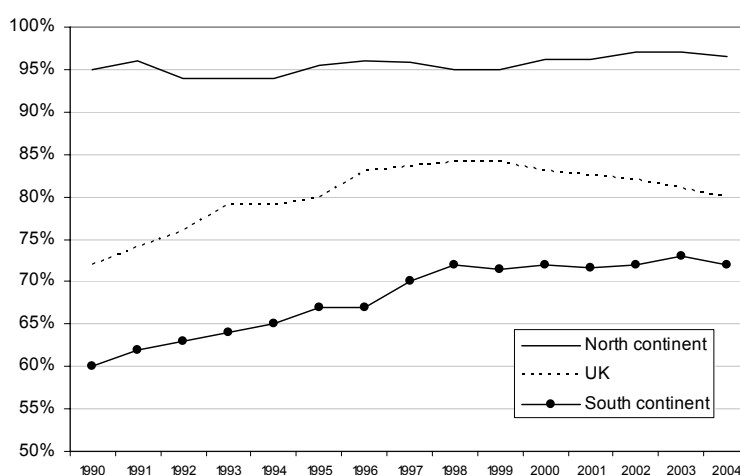
Porti	2001	2008	Var 2008-2001
Venezia	246.196	379.072	54%
Koper	93.187	353.880	280%
Trieste	200.623	335.943	67%
Ravenna	158.353	214.324	35%
Rijeka	13.172	168.761	1181%
Ancona	90.030	119.014	32%
Primi 6 porti	801.561	1.570.994	96%
Totale Adriatico	821.489	1.712.842	109%

Fonte: elab. Istao OTM su dati AP

Tuttavia, guardando il sistema adriatico nel suo insieme i problemi non mancano. Il primo riguarda una situazione strutturale di eccessiva frammentazione dell'offerta, questione che non attiene solo l'Adriatico, ma interessa tutto il Mediterraneo.

Ci vogliono 10-11 porti per rastrellare 1,7 milioni di teus, che corrispondono alla movimentazione del porto di Genova. Nel Mediterraneo, i sette porti di transhipment insieme movimentano poco più del solo porto di Rotterdam e meno della metà di uno qualsiasi dei principali porti dell'Asia.

Grafico 9. Concentrazione del traffico nazionale sui principali porti

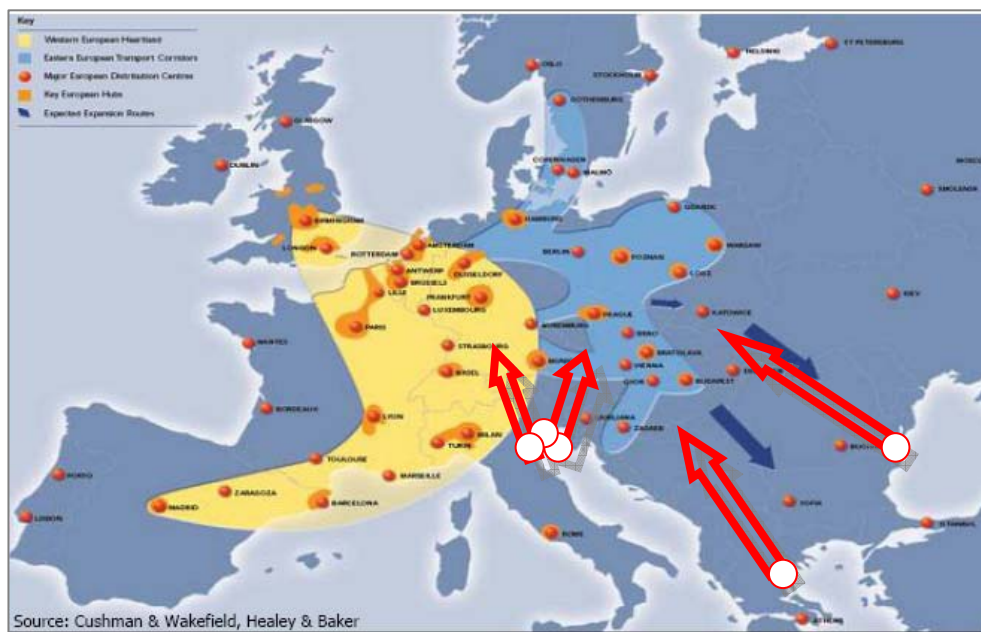


Fonte: elaborazione Istao OTM su dati OSC, 2005

La mancanza di aree di concentrazione del traffico ha strategicamente enormi conseguenze sulla capacità di sviluppo dei porti. L'industria dello shipping presenta una struttura oligopolistica sul fronte delle compagnie di navigazione e una enorme frammentazione sul fronte della portualità (in Italia il fenomeno è ai suoi limiti estremi). Ciò impedisce di garantire mercati quantitativamente significativi, di avere risorse disponibili per effettuare investimenti mirati, ma soprattutto di sottrarsi ad una concorrenza agguerritissima.

All'interno del "sistema portuale adriatico" e tra tale sistema e altre aree portuali è in corso una guerra accesiissima per accaparrarsi fette di mercato del Centro Est Europa, divenuto un importante centro produttivo-logistico. Lì le imprese di Paesi tradizionalmente più sviluppati (Francia, Germania, Italia) hanno decentralizzato molte produzioni e lì, autonomamente, nuove imprese stanno nascendo anche grazie ai benefici effetti sulle economie nazionali derivanti dalla progressiva integrazione nell'UE.

Figura 4 The blu banana- la transizione dei sistemi produttivi e logistici verso il Centro Est Europa



Per molti anni, Paesi quali Austria, Svizzera, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania e Bulgaria sono stati meglio serviti dagli scali del Nord Europa e questo continua ad essere vero ancora oggi per larghi versi.

Oggi però molti porti del Mediterraneo Centro-Orientale si stanno attrezzando per servire meglio questi mercati.

Luka Koper, società che gestisce il porto di Capodistria, ha istituito vari depositi terrestri di contenitori nei Paesi vicini, fra cui l'Ungheria, dove ritiene che le prospettive di crescita siano significative. Anche l'Austria viene considerata un mercato in crescita. Ad ottobre di quest'anno è stato lanciato un servizio trisettimanale, in collaborazione con Adria Transport, da e per Graz. La stessa Adria Transport ha attivato un nuovo servizio diretto con treno blocco tra il container terminal del porto di Capodistria e RailPort Arad, il nuovo container terminal di Curtici, in Romania, che viene raggiunto in 32 ore.

Il mercato austriaco, unitamente alla Svizzera ed alla Germania meridionale, è considerato strategico anche per il porto italiano di Trieste, fra i cui utenti principali si annoverano Evergreen Line e UND Ro Ro. Dal 2007 Evergreen lavora con Alpe Adria per fornire un servizio ferroviario fra il porto del Nord Italia e Monaco. Attualmente, poco più di un terzo dei traffici containerizzati di Trieste vengono movimentati da e per il porto via ferrovia, con una stima del 32% delle importazioni destinate in Austria, Germania ed Ungheria.

Fiume in Croazia e Salonicco in Grecia hanno ambizioni di movimentare una fetta più grossa di quella attuale dei traffici di contenitori nei Balcani.

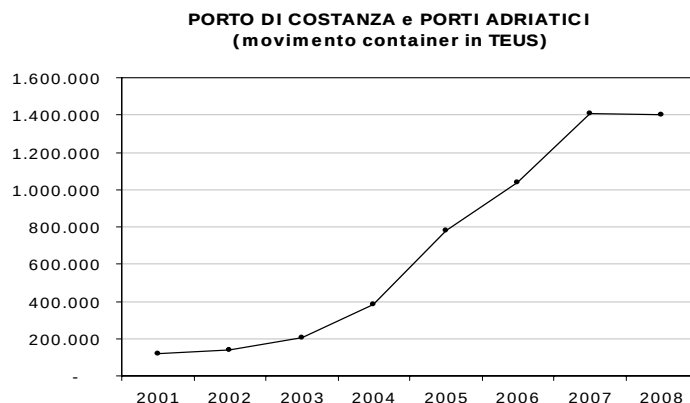
A Fiume è in programma la realizzazione di una banchina di 280 metri lineari con pescaggio di -14,5 metri. L'obiettivo è di aumentare la capacità di traffico dei container del porto croato (attualmente pari a 170 mila teus), fino a 500 mila teus alla fine del 2014.

L'approccio della TPA (Autorità Portuale di Salonicco) per attirare traffico dai Balcani e dal Centro Europa prevede anche la concessione operativa, per le proprie infrastrutture di movimentazione dei contenitori, al principale gruppo mondiale di gestione dei terminal portuali, la Hutchison Port Holdings.

Nonostante la recente crisi, l'espressione migliore della capacità di cogliere le opportunità offerte dal mercato Centro Europeo è rappresentata dall'area del Mar Nero e dal porto di Costanza in particolare. Da scalo feeder è divenuto un porto hub continentale con collegamenti diretti con l'Asia. Nel 2000 lo scalo rumeno movimentava un numero di container di poco superiore a quello di Ancona, ovvero intorno ai 100 mila teus.

Nel 2007 aveva raggiunto quota 1,4 milioni di teus (leggermente ridotta nel 2008), pari a quasi tutti i porti dell'Adriatico messi assieme, trainando poi nella crescita anche porti vicini come Odessa, Ilychevsk, Novorossiysk.

Grafico 10. Porto di Costanza e porti Adriatici



Fonte: Istao OTM su dati AP

Il "sistema Costanza" parte da ottime potenzialità: una distanza minima dal Canale di Suez, il vantaggio di avere ottimi pescaggi naturali, la presenza di mercati terrestri di grande interesse come Romania, Bulgaria, Russia, Ucraina e Turchia. Ottime sono le opportunità di collegamento sui fronti delle ferrovie, delle autostrade e delle idrovie.

Il porto è collegato al Danubio da un canale largo 90 metri e profondo 7, che gli assicura una connessione diretta con alcune delle principali città in Serbia (Belgrado), Ungheria (Budapest), Slovacchia (Bratislava) ed Austria (Vienna). Per capitalizzare questo potenziale, il porto sta spendendo circa 24 milioni di euro per la costruzione di un terminal dedicato alle chiatte con una banchina di 1.200 metri.

E' il disegno del Corridoio VII che lascia immaginare scenari di straordinario interesse con collegamenti diretti tra il Mar Nero e i porti del Northern Range. Ed è evidente che il Mar Nero si candidi sempre di più a rivestire quel ruolo, tanto caro ai porti adriatici, di principale porta d'accesso al Centro Est Europa.

Le potenzialità di Costanza si sono tradotte in reali vantaggi competitivi grazie alla capacità di visione strategica di operatori locali e internazionali, come DP World, che su Costanza hanno puntato e sul porto hanno investito parecchio. E' evidente che un sistema efficiente e la presenza di professionalità elevate finiscano con l'innescare un circolo virtuoso in termini di sviluppo dei traffici. Oggi APM Terminals e DP World gestiscono i principali terminal contenitori del porto. E qui parte la seconda considerazione su Ancona.

4.2. Ancona e i grandi terminalisti

Quasi tutti i porti italiani sono entrati stabilmente nella filiera logistica di grandi operatori, siano essi puri terminalisti o gruppi che controllano grandi compagnie di navigazione.

Figura 5 Terminal portfolio per i principali operatori



Source: © Notteboom – ITMMA

PSA Port of Singapore Authority, prima società terminalista al mondo (secondo l'ultimo rapporto Drewry Shipping Consultants), con volumi annui superiori ai 50 milioni di TEUs, controlla stabilmente i terminal di Genova e Venezia (attraverso la società Vecon).

HPH - Hutchison Port Holdings - numero due al mondo 34,4 milioni di TEUs, ha recentemente acquisito dalla società Evergreen partecipazioni nella società di gestione del terminal container di Taranto.

Il gruppo tedesco Eurogate controlla alcuni tra i principali terminal italiani. In primo luogo i porti di Gioia Tauro e Cagliari, dove anche APM terminal, braccio terminalistico della AP Moeller Maersk, detiene quote societarie seppur minoritarie. E poi i porti di Livorno, La Spezia e Ravenna. A queste si aggiunge una rete capillare di inland terminal collegate via ferrovia con i servizi Sogemar e Hannibal (in joint venture con il gruppo Trenitalia).

Tabella 4. Capacità Terminal contenitori in Italia

	Gestori	Banchine mt	Pescaggio Mt	Capacità T/ anno,	Aree (in mq)
GIOIA TAURO	Eurogate	3.395	12,5 - 18	4.200.000	1.600.000
GENOVA	PSA	1.200	15	1.500.000	1.000.000
LA SPEZIA	Eurogate	1.402	13 - 14	1.200.000	282.000
CAGLIARI	Eurogate	1.520	16	1.100.000	400.000
TARANTO (TCTI)	TCTI - HPH	2050			1.000.000
LIVORNO	Eurogate	1430	13	800.000	412 mq
SALERNO	Eurogate	920	11	500.000	100.000
VENEZIA	PSA	852	10	450.000	290.000
RAVENNA	Eurogate	640	10,5	285.000	300.000

Fonte: Istao OTM su dati AP

Alla situazione descritta si aggiunge l'iniziativa del gruppo A.P. Moller Maersk che si è aggiudicata il bando di Project Financing per la progettazione, realizzazione e gestione del terminal contenitori previsto dal Piano Regolatore Portuale nella rada di Vado Ligure. Il gruppo Maersk, attraverso la società APM Terminals, gestisce oltre 40 terminal container in 24 nazioni dei cinque continenti, mentre tramite la società Maersk Logistics estende il suo controllo su tutte le fasi del ciclo di trasporto e distribuzione delle merci.

Le principali caratteristiche tecniche del terminal contenitori sono così schematizzabili:

- Superficie: 200.000 m²
- Lunghezza di banchina: 700 m
- Profondità: un accosto in radice a -15,00 m, un secondo accosto a -20,00 m

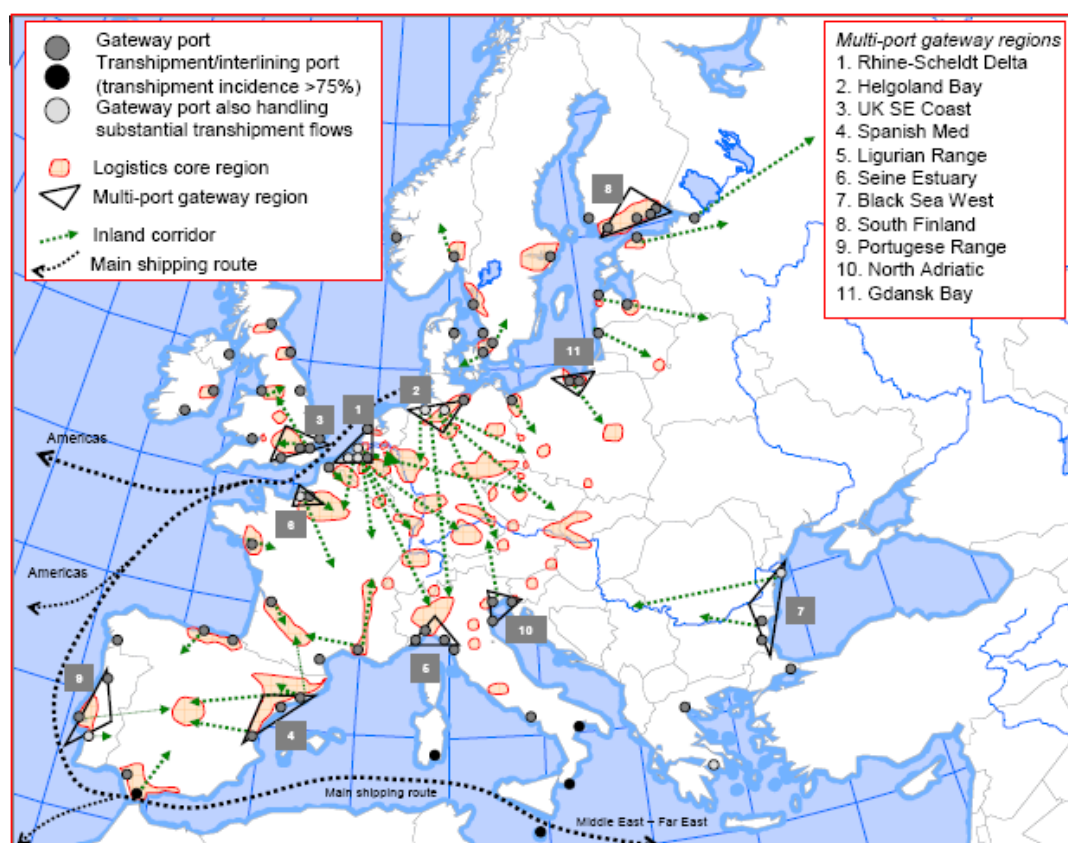
Tali fondali consentiranno l'ormeggio delle navi portacontainer di ultima generazione, di capacità superiore a 12.000 TEUs. Quando la piattaforma multipurpose entrerà a regime sarà in grado di movimentare circa 750 mila TEUs.

Ancona, come evidenziato nella mappa resta fuori dai circuiti dei più importanti terminalisti.

4.3. Ancona e i network portuali.

Che la questione frammentazione costituisca un limite allo sviluppo generale di un'area (se non di un sistema Paese), piuttosto che un'occasione di crescita è ormai ampiamente documentata dal dibattito scientifico e finalmente colta anche a livello istituzionale, nazionale ed europeo.

Figura 6 La mappa della competizione per "aree portuali"



Fonte: Ittma, Notteboom

Studi recenti svolti dall'Istituto di trasporto e Management marittimo dell'Università di Anversa, anche per conto dell'Associazione dei Porti Europei (Espo), mostrano come

la competizione complessiva si stia spostando da singoli porti ad aree sistema. Se la distanza tra singoli scali è minima poco interessa alle imprese che operano nell'entroterra rivolgersi all'uno o all'altro porto, a parità di condizioni (di offerta, servizi ecc...). Pertanto anziché esasperare la concorrenza sarebbe opportuno ragionare in un'ottica di cooperazione individuando quelle alleanze strategiche (commerciali, ma anche organizzative) in grado di creare sinergie effettive (se ancora non è possibile parlare di Autorità Portuali uniche), e operando al limite come fossero un unico gateway.

Tabella 5. Traffico container in migliaia di teus - per aree sistema³

R	1985	1995	2000	2005	2008	R
Main multi-port gateway regions in Europe						
1	Extended RS Delta	4312	Extended RS Delta	7818	Extended RS Delta	11536
2	Helgoland Bay	2145	Helgoland Bay	4430	Helgoland Bay	7110
3	UK Southeast Coast	1508	UK Southeast Coast	3543	UK Southeast Coast	5080
4	Ligurian Range	986	Ligurian Range	2051	Ligurian Range	2949
5	Seine Estuary	701	Spanish Med range	1398	Spanish Med range	2742
6	Spanish Med range	676	Seine Estuary	1090	Seine Estuary	1610
7	Kattegat/The Sound	529	Kattegat/The Sound	986	Kattegat/The Sound	1389
8	North Adriatic	376	South Finland	562	South Finland	773
9	Portugese Range	266	Portugese Range	470	North Adriatic	692
10	Gdansk Bay	83	North Adriatic	468	Portugese Range	670
11	Black Sea West	n.a.	Gdansk Bay	142	Gdansk Bay	206
12	South Finland	n.a.	Black Sea West	n.a.	Black Sea West	150
Transshipment/interlining hubs in West and Central Med						
	Med Hubs	393	Med Hubs	1711	Med Hubs	5732
						9017
						10172
Some important stand-alone gateways ranking based on figures of 2008						
	Marseille	488	Marseille	498	Marseille	722
	Liverpool	133	Liverpool	406	Liverpool	540
	Bilbao	149	Bilbao	297	Bilbao	434
	Naples	108	Naples	207	Naples	397
	Piraeus	197	Piraeus	600	Piraeus	1161
	Malaga	5	Malaga	4	Malaga	4
	Klaipeda	0	Klaipeda	30	Klaipeda	40
	Thessaloniki	11	Thessaloniki	211	Thessaloniki	230

Fonte: Itmma, 2009

Che la strada si stia muovendo in questa direzione è fuori di dubbio. Le Autorità Portuali di Venezia, Capodostria, Trieste e Ravenna, hanno firmato nel marzo 2010 l'atto costitutivo del network dei porti dell'Alto Adriatico, che garantisce la cooperazione tra le quattro realtà al fine di formare un unico grande gateway per le navi che scalano

³ Extended Rhine-Scheldt Delta: Rotterdam, Antwerp, Zeebrugge, Amsterdam, Ghent, Zeeland Seaports, Ostend, Dunkirk

Helgoland Bay: Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Wilhelmshaven

UK South East Coast: Felixstowe, Southampton, Thamesport, Tilbury, Hull

Spanish Med: Barcelona, Valencia, Tarragona

Ligurian Range: Genoa, Savona, Leghorn, La Spezia

Seine Estuary: Le Havre, Rouen

Black Sea West: Constanza, Burgas, Varna

South Finland: Helsinki, Kotka, Rauma, Hamina, Turku

Portugese Range: Lisbon, Leixoes, Sines

North Adriatic: Venice, Trieste, Ravenna, Koper

l'Adriatico per servire l'Italia settentrionale e l'Europa centro-orientale, per migliorare l'efficienza e il potenziale commerciale del Nord Adriatico e per sviluppare assieme le infrastrutture di accesso ai mercati della nuova Europa.

Grazie all'armonizzazione di politiche e attività comuni, e l'introduzione di un unico centro di promozione, i quattro scali intendono presentarsi insieme al mercato internazionale, oltre Gibilterra e Suez, ma guardando anche l'entroterra oltre i confini interregionali, Brennero, Tarvisio e Divaccia - come un unico grande scalo per la movimentazione delle merci e dei passeggeri. L'accordo, nelle intenzioni dei soggetti promotori, resta aperto al porto di Rijeka (Fiume), non appena la Croazia avrà portato a termine il processo di annessione all'Unione Europea o a porti più piccoli - ma non meno importanti - quali Monfalcone (Gorizia), Chioggia (Venezia), Porto Nogaro (Udine).

L'accordo comprende anche articoli riguardanti la tutela dell'ambiente, il potenziamento del turismo e dei sistemi di safety&security. Le Autorità Portuali puntano all'armonizzazione di politiche e attività comuni, al potenziamento delle connessioni dei principali assi ferroviari e porti, alla creazione di un unico sistema informatico comune che garantisca alti livelli di intermodalità tra gli scali, attraverso una rete di informazioni condivise, al sostegno del corridoio Adriatico-Baltico (vedi paragrafo successivo) nei progetti prioritari delle Reti Transeuropee di trasporto.

La proposta è in linea con la politica dell'Unione Europea che prevede, per il prossimo futuro, di promuovere la creazione di sistemi portuali interregionali dando nuovo impulso allo sviluppo dell'attività marittima. Probabilmente siamo ancora ad una dichiarazione d'intenti ma la strada sembra tracciata.

Eppure la cooperazione tra porti va oltre questi obiettivi e appare essenziale alla luce delle evoluzioni della domanda delle compagnie marittime specializzate nel traffico container.

Le compagnie di navigazione nel corso del tempo hanno impostato i loro traffici in maniera via via più articolata al fine di utilizzare al meglio la capacità disponibile e di servire in maniera sempre più capillare i bacini di mercato.

Negli anni Ottanta l'organizzazione prevedeva che navi più grandi, dette "giramondo", servissero contemporaneamente le tre maggiori linee (Transatlantica, Transpacific, Far East Europa) mediante servizi Round the World o mediante servizi pendulum destinati ad un solo emisfero. Le navi toccavano pochi porti dislocati lungo le linee principali consentendo la diffusione delle tecniche di *transshipment*, dove da quei pochi porti partono servizi *feeder* per porti minori.

L'incremento e le esigenze di personalizzazione della domanda hanno indotto le compagnie a intensificare i servizi dedicati solo a certe aree di mercato (ad esempio Far East-Mediterraneo, Cina-Australia, ecc...) con servizi diretti prima ed espresso poi, che si qualificano anche per un ridotto *transit time*.

"Un'evoluzione ulteriore è quella che passa sotto il nome di strategia *multiport*, che assicura una capillare copertura del territorio e riduce notevolmente la competizione tra i porti, che non debbono più "strappare" il traffico al vicino a suon di sconti sulle tariffe

perché i servizi *multiport* passano a raccogliere merce ed a depositarla da ciascuno come il postino passa per le case⁴.

Accanto a questa modalità oggi i diversi servizi, si combinano e si intrecciano per coprire il più rapidamente e nella maniera più efficiente possibile la domanda sempre più complessa espressa dal mercato, grazie anche all'incremento di accordi che le stesse compagnie stringono tra di loro.

Resta il fatto che entrare in un sistema coordinato di offerta portuale potrebbe consentire di ridurre i limiti rappresentati da una capacità unitaria ridotta.

4.4. Ancona e politiche europee

Come è stato più volte segnalato dall'Osservatorio, il porto di Ancona (e in generale il Medio Adriatico), risulta a margine delle politiche europee delle infrastrutture e dei trasporti che riguardano l'area.

Come noto la Rete Transeuropea dei Trasporti e delle Infrastrutture (TEN-T) rappresenta uno dei maggiori strumenti di intervento dell'Unione Europea nei programmi infrastrutturali dei Paesi membri. Ispirata dalle Linee Guida del 1996 e coerentemente alle politiche dei Corridoi nati negli anni Ottanta, l'Unione Europea ha ridefinito nel 2004 i progetti prioritari su cui concentrare le azioni e le risorse.

Si tratta di 30 progetti che per ora restano prioritari, due dei quali interessano direttamente le aree che si affacciano nel bacino Adriatico ovvero il progetto prioritario 6, l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper – Ljubljana – Budapest – confine Ucraino, che si inserisce all'interno del Corridoio 5, e il progetto prioritario 21, ovvero le cosiddette "Autostrade del Mare" dove l'Adriatico è ricompreso nelle iniziative relative al Mediterraneo Orientale.

Per l'Italia altri progetti prioritari sono il numero 1, ovvero l'asse ferroviario Berlino – Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo e il progetto 24, ovvero l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa. Resta ancora sulla carta il progetto di Corridoio VIII che collegherebbe gli scali pugliesi all'Albania fino al Mar Nero.

⁴ S. Bologna

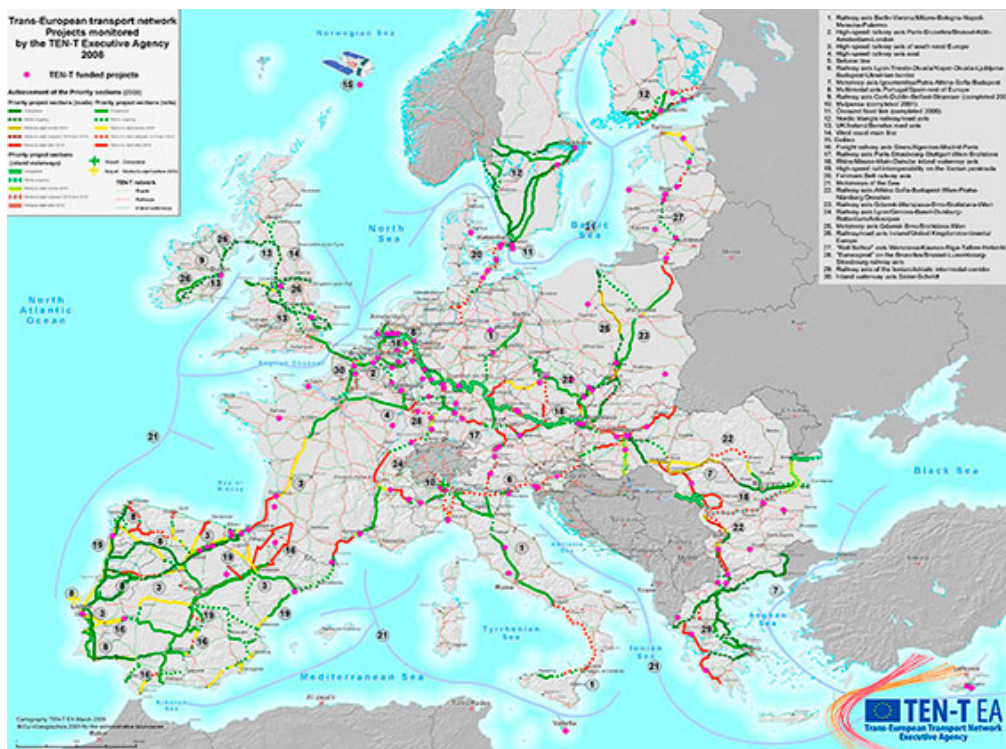
Figura 7 - I progetti prioritari TEN-T che interessano l'Italia



Fonte: Limes

La mappa mostra come la dorsale adriatica, tranne i punti più a Nord e quelli più a Sud, sia esclusa dalle strategie complessive dell'Unione. Si tratta in effetti di un grosso passo indietro rispetto agli anni Novanta, quando la fascia adriatica aveva acquisito una sua centralità nelle politiche dell'Unione dopo l'inserimento del Progetto Corridoio Adriatico tra le principali linee di intervento.

Figura 8 - I 30 progetti prioritari della TEN-T in Unione Europea

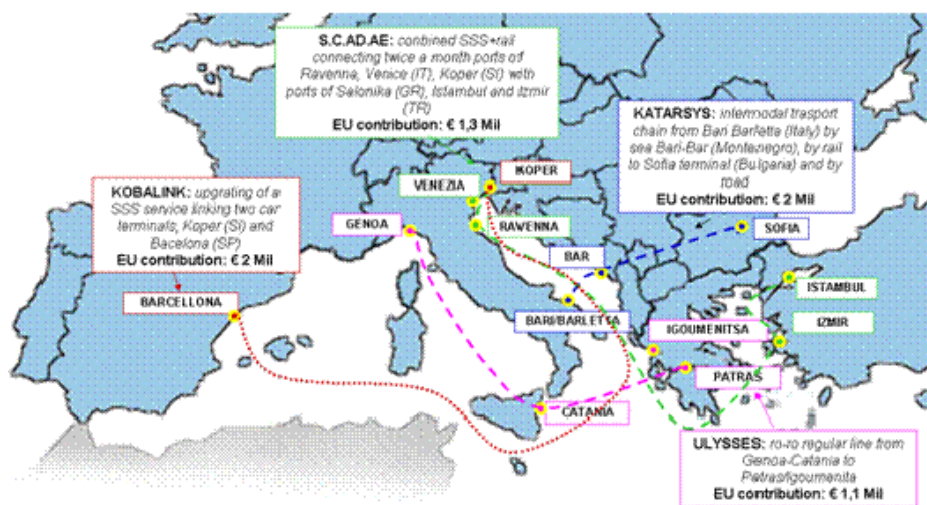


Fonte: UE, Commissione Trasporti

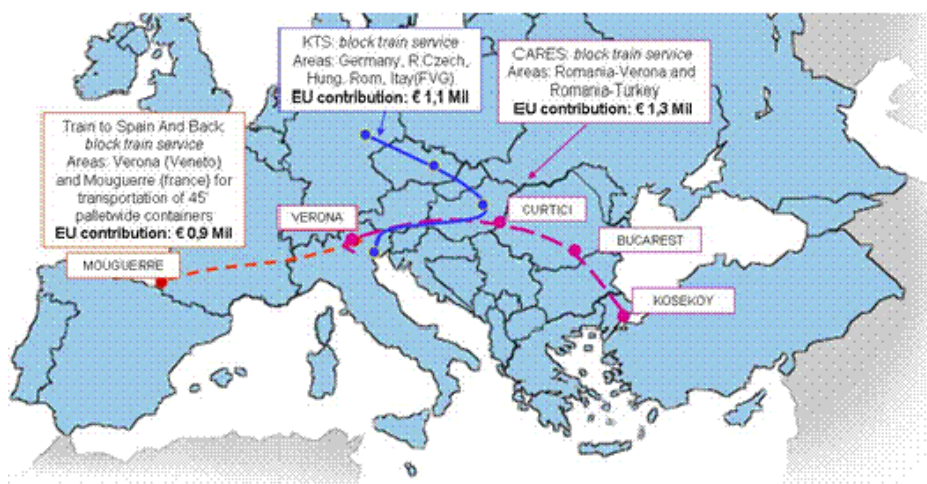
Oggi, di fatto lungo la dorsale adriatica, l'unico programma potenzialmente ammissibile riguarda le Autostrade del Mare. Nell'ambito delle varie iniziative di sostegno alle Autostrade del Mare, messe in campo dall'Europa ma anche da singoli Stati membri, il programma Marco Polo II, finanzia progetti (in particolare nuovi servizi e nuove linee) che consentono di spostare il trasporto di merci dalla strada al mare, o alla ferrovia o a linee di acqua interne. Il sostegno varia dal 35% al 50% dei costi eleggibili.

Figura 9 - Marco Polo II

MARCO POLO II – SERVIZI MARITTIMI FINANZIATI IN A-I NEL 2008



MARCO POLO II – SERVIZI FERROVIARI FINANZIATI IN A-I NEL 2008



Fonte: Istao-OTM 2009

Nell'anno 2008 tra i progetti finanziati ben 7 riguardano iniziative che toccano il bacino Adriatico-Ionio. Ricordiamo che vengono finanziati in realtà gli operatori privati, ma spesso la partnership viene costruita con soggetti istituzionali come ad esempio le Autorità Portuali.

Scorrendo l'elenco dei progetti finanziati nel 2008, troviamo varie Autorità Portuali, insieme ad operatori, coinvolte direttamente o indirettamente nello sviluppo di questi servizi. Segnaliamo:

- Bari, che insieme all'Autorità Portuale di Bar in Montenegro e ad altri operatori, ha ottenuto circa 2 milioni di euro per finanziare un nuovo servizio intermodale (SSS, strada, ferrovia) tra Italia, Bulgaria e Romania;
- un servizio treno-mare che coinvolge i porti di Koper, Ravenna e Venezia, Izmir e Istanbul, finanziato per 1,3 milioni di euro;
- un nuovo servizio di short sea shipping Igoumenitsa/Patrasso- Catania-Genova, destinato a soddisfare la domanda di trasporto merci tra la Grecia e l'Europa Nord Occidentale, finanziato per 1,1 milioni di euro;
- l'upgrading di un servizio di SSS che lega due terminal automobili di Barcellona e Koper;
- servizi relativi a treni blocco dal Friuli Venezia Giulia alla Germania, dal Veneto, tramite interporto di Verona, alla Francia.

Nel 2009 si è aggiunto un servizio trisettimanale tra il porto di Ravenna e quello di Igoumenitsa. Purtroppo occorre constatare che in tutte le regioni adriatiche sedi di Autorità Portuale è stato promosso ed ottenuto il finanziamento di un progetto Marco Polo II, tranne che nelle Marche.

E' comunque di nuovo in corso un programma di allargamento e in parte di ridefinizione delle priorità e delle linee guida delle TEN-T. La stessa Unione Europea riconosce che il contesto economico, politico e sociale sia sensibilmente cambiato rispetto a quello descritto nelle linee guida del 1996.

Il ruolo crescente dell'Europa, la globalizzazione dell'economia, la questione dei cambiamenti climatici, l'estensione geografica dell'UE e la necessità di avere buone connessioni con i Paesi confinanti, sono alcuni degli elementi chiave che hanno portato l'Europa ad avviare un percorso di revisione delle priorità nelle politiche delle infrastrutture e dei trasporti.

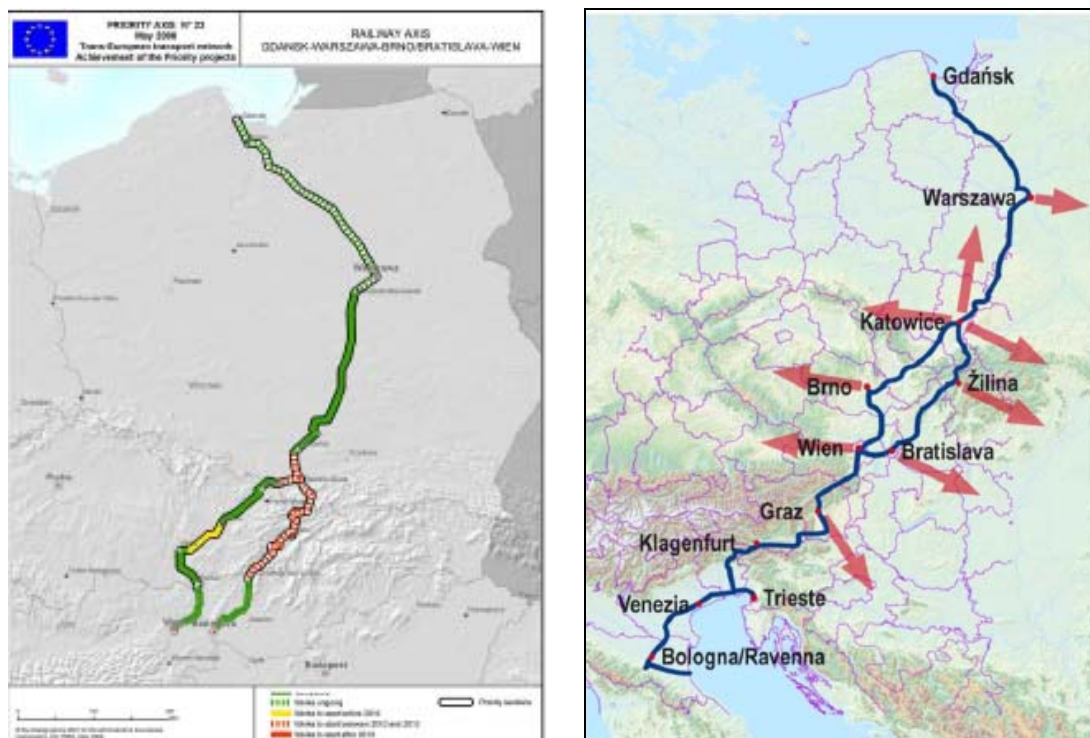
Nel processo di revisione delle TEN-T si inseriscono oggi proposte ed iniziative nuove, con sollecitazioni che provengono spesso dagli stessi territori periferici.

Tra queste vi è l'estensione del progetto prioritario numero 23 – denominato BAC, Baltic-Adriatic Corridor – da Gdansk/Gdynia via Vienna fino al Nord Italia a Ravenna/Bologna.

Figura 10 PP23 – Corridoio Adriatico-baltico

PP23 – ASSE GDANSK – GRAZ

PROGRAMMA DI ESTENSIONE DEL
CORRIDOIO



Fonte: European Commission – Directorate General for Energy and Transport

Con la recente firma a Bruxelles, presenti il vice presidente e commissario europeo per i trasporti Antonio Tajani e il presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo Brian Simpson, 14 regioni di 4 Paesi (Polonia, Austria Repubblica Ceca e Italia) hanno ribadito il loro impegno nel sostenere il Corridoio Adriatico-Baltico, già contenuto nella “lettera di intenti” firmata il 12 ottobre del 2006 dai ministri dei trasporti dei Paesi interessati. In Italia le Regioni firmatarie sono Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna.

I firmatari chiedono all'Unione Europea di estendere il progetto 23 verso sud, appunto fino a Bologna e Ravenna per completare l'asse e identificano sei priorità:

- immediata realizzazione del corridoio;
- assicurare lo sviluppo economico e la competitività fra le regioni lungo il corridoio;
- miglioramento dell'accesso alle aree economiche facenti parte del corridoio;

-
- prendere le misure necessarie per far fronte agli impegni europei in materia di cambiamento climatico;
 - focalizzarsi sui nodi di trasporto intermodale e sui servizi lungo il corridoio;
 - migliorare la sicurezza stradale lungo il corridoio.

E' chiaro che, nella logica anche di integrazione dei porti del Nord Adriatico, questo grande asse ferroviario che collegherebbe il network portuale al cuore dell'Est Europa, diventerebbe un asset strategico fondamentale per lo sviluppo.

In un sistema così frammentato, fuori dai circuiti dei grandi operatori, sottoposto ad una concorrenza agguerritissima e con scarse prospettive di sviluppo nello scenario infrastrutturale europeo, è piuttosto normale che il porto di Ancona e gli operatori si limitino ad operare su una sfera prevalentemente locale (vedi capitolo successivo).

5. MERCATO CONTAINER E PORTO DI ANCONA: IL BACINO TERRESTRE

5.1. Obiettivi

Per capire più approfonditamente le caratteristiche della domanda di trasporto che si rivolge, almeno parzialmente, al porto di Ancona, sono state realizzate alcune analisi.

E' stata effettuata un'indagine sulle imprese per capire principalmente attraverso quali nodi si muovono le merci in import e export su tratte marittime internazionali.

Sono state inoltre intervistate le filiali locali di alcune case di spedizione di rilevanza internazionale, per raccogliere il punto di vista dei diretti clienti del trasporto di merci via mare.

Nell'appendice A riportiamo inoltre un'analisi sul flusso internazionale di merci che hanno origine o destinazione nelle Marche, redatta sulla base dei dati Istat relativi al commercio internazionale. Tali dati sono integrati con informazioni sul traffico su strada delle merci destinate al commercio extraregionale delle Marche.

5.2. L'indagine sulle imprese

Di seguito vengono illustrati i primi risultati dell'indagine sulle imprese che ha come principale obiettivo quello di comprendere quanto della domanda di trasporto marittimo delle Marche venga soddisfatta dal porto di Ancona.

Il punto di osservazione dell'analisi è costituito dalle imprese manifatturiere, ovvero una parte consistente di soggetti che nella catena logistico-distributiva muovono la domanda di trasporto, nella fattispecie la modalità marittima, sebbene i clienti effettivi di un porto siano, lato terra, le case di spedizione.

Abbiamo pertanto somministrato ad un campione di imprese, *on line* attraverso il *sito web* dell'Istao, un questionario che indaga l'effettivo utilizzo della modalità marittima, le destinazioni o provenienze principali, i porti italiani utilizzati, gli spedizionieri scelti e i fattori che determinano i criteri di scelta degli stessi.

Per effettuare le interviste sono state contattate imprese associate alle Confindustrie marchigiane e individuate tra le principali aziende per fatturato. Di queste tuttavia solo una parte esigua utilizza la modalità marittima per il trasporto internazionale⁵ di merci.

⁵ È stato trascurato il cabotaggio nazionale per l'esiguità dell'universo di riferimento.

I fattori che concorrono ad un utilizzo contenuto del trasporto via mare sono infatti di tre tipi:

- i mercati di origine o destinazione delle merci. La modalità marittima viene utilizzata principalmente per lunghe percorrenze, specialmente per il trasporto di manufatti via container. In caso di distanze contenute il trasporto su strada, più rapido e flessibile, ha di fatto poca concorrenza;
- le esportazioni marchigiane sono in buona parte destinate al resto dell'Unione Europea (compresi i Paesi di nuova adesione) e alla Russia. Per questi Paesi la strada rappresenta la modalità di trasporto più soddisfacente. Unica eccezione il trasporto di merci via tir imbarcati su traghetti che si limita peraltro a Grecia e Turchia e, in misura più circoscritta, all'Albania; questi Paesi rappresentano comunque una fetta ridotta del nostro mercato di destinazione.
- la natura delle merci esportate o importate. Le merci ad elevato valore aggiunto e con volumi unitari bassi anche in caso di lunghe destinazioni privilegiano il trasporto aereo. L'incidenza del costo del trasporto aereo in beni ad elevato valore aggiunto risulta comunque basso e il vantaggio in termini di rapidità di consegna, fattore chiave in alcuni comparti come quello della moda, risulta incomparabile con il trasporto via mare.

Il trasporto via mare, esemplificando, risulta competitivo:

- se i beni da trasportare su medie lunghe percorrenze, pur essendo ad alto valore aggiunto, presentano dimensioni notevoli (si pensi al mondo delle macchine utensili, dei mobili, degli elettrodomestici);
- se il fattore tempo non rappresenta una variabile critica così spinta come nei segmenti di mercato a più alto valore aggiunto del comparto moda;
- se il valore aggiunto delle merci è basso: rientrano quindi in questa categoria l'importazione di materie prime, componenti e semilavorati da Paesi produttori a basso costo del lavoro.

Sono stati raccolti 52 questionari appartenenti a 39 aziende: di questi 30 riguardano l'esportazione internazionale di merci e 22 gli acquisti internazionali.

Tabella 6. Le aziende che hanno risposto al questionario

<i>Azienda</i>	<i>Comparto</i>	<i>Azienda</i>	<i>Comparto</i>
ALLUFLON spa	Sistema casa	GIADA DI LATTANZI AMERICO E C. snc	Moda
ARENA ITALIA spa	Abbigl. sportivo	GRUPPO PIERALISI	Meccanica
ARISTON THERMO GROUP spa	Elettrodomestici	INDESIT COMPANY	Elettrodomestici
AZURPESCA srl	Alimentare	LAFANO srl	Meccanica
BIESSE spa	Meccanica	MARINI SILVANO srl	Moda
BLACK&DECKER ITALIA spa	Meccanica	MEP spa	Mobile
BRANDONI srl	Termosanitari	NUOVA MAIP spa	Meccanica
CALZATURIFICIO ELISABET srl	Moda	OIKOS spa	Mobile
CLEMENTONI spa	Giocattoli	PALL ITALIA srl - AP	Elettrodomestici
CUCINE LUBE srl	Mobile	PFIZER ITALIA srl	Farmaceutica
DEMETRA srl	Farmaceutica	PREMOBIL INT. spa	Mobile
ELETTRO srl	Ing. materiale elettrico	PROFILGLASS spa	Meccanica
ELICA spa	Elettrodomestici	ROLAND EUROPE spa	Strumenti Musicali
ERREBI	Mobile	SCAVOLINI spa	Mobile
F.A.ZOO MANGIMI srl	Alimentare	SCHNELL spa	Meccanica
FILENI SIMAR srl	Alimentare	SOMIPRESS	Meccanica
FLONAL spa	Sistema casa	T.S.M. Fondi srl	Moda
FORNARI spa	Moda	TEUCO GUZZINI spa	Termosanitari
FRANCO ROMAGNOLI & C srl	Moda	TEXON ITALIA spa	Moda

(Un'azienda ha voluto mantenere l'anonimato). Fonte: dati Istao, OTM 2010

Tabella 7. Le caratteristiche del campione intervistato

<i>Classe % su valore movimenti via mare</i>	<i>su totale acquisti N. aziende</i>	<i>su valore export N. aziende</i>	<i>Totale</i>	<i>%</i>
< 10%	4	4	8	15%
10% - 20%	3	12	15	29%
20% - 40%	6	6	12	23%
40% - 60%	5	4	9	17%
60% - 80%	0	2	2	4%
Oltre 80%	4	2	6	12%
Totale	22	30	52	100%

Fonte: dati Istao, OTM 2010

La natura dei beni esportati corrisponde naturalmente alle produzioni finali delle aziende citate, mentre le merceologie dei beni acquistati variano dalle materie prime (tessuti, pellami, vetri, ecc.), ai semilavorati, alla componentistica (componenti elettrici ed elettronici, compressori, tappi, valvole, ecc.), ai prodotti finiti da commercializzare (giocattoli, pelouches, motori, computer, ecc.).

Gran parte delle imprese del campione (67%) movimentata via mare meno del 40% del valore degli acquisti e dell'export (il 15% meno del 10%, il 29% tra il 10 e il 20% e il 23% tra il 20 e il 40%). Il 17% delle aziende appartiene alla classe compresa tra il 40 e 60%, mentre solo il restante 16% del campione movimentata più del 60% del valore degli acquisti e dell'export via mare.

Ricordiamo, tuttavia, che il fatturato (o il valore degli acquisti e dell'export) delle aziende del campione varia dalle centinaia di milioni di euro di alcune imprese per arrivare anche a fatturati inferiori ai 5 milioni di euro. L'analisi percentuale presentata nella tabella precedente indica, quindi, soltanto la propensione all'utilizzo (e non il valore assoluto) del trasporto marittimo da parte delle aziende stesse.

Tabella 8. Le modalità di trasporto via mare utilizzate

<i>Modalità di trasporto via mare</i>	<i>Acquisti</i>	<i>Spedizioni</i>	<i>Totale</i>	<i>% su aziende</i>
Container	21	28	49	94%
Camion	3	10	13	25%
Cassemobili	2	3	5	10%
Rinfusa	0	2	2	4%
Altro	0	1	1	2%
Totale frequenze	26	44	70	
Totale aziende	22	30	52	

Fonte: dati Istaot, OTM 2010

Quasi tutte le imprese utilizzano il trasporto via container. Sostanzialmente le altre modalità di trasporto marittimo sono aggiuntive rispetto a questo.

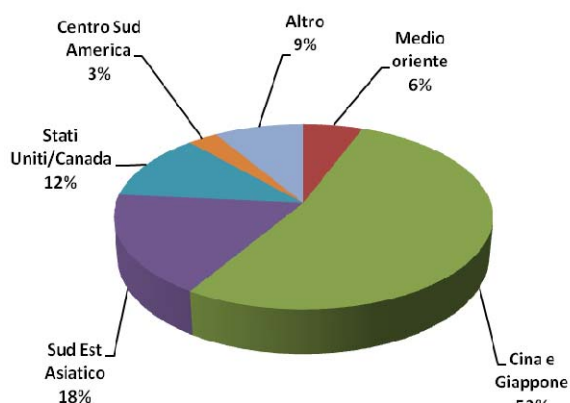
Questo risultato ci consente di precisare che stiamo costruendo il quadro competitivo dello scalo dorico relativamente alle merci in colli e in particolare ai container. Siamo in buona sostanza fuori dal mercato delle rinfuse, dove esistono importatori di professione (o aziende specifiche) che poi distribuiscono alle imprese locali. Le aziende finali che acquistano localmente grano o coils o altro, pur essendo beneficiarie dirette di questo commercio, non effettuano direttamente la relativa domanda di trasporto.

In relazione ai mercati di provenienza e destinazione delle merci, i profili che emergono sono i seguenti:

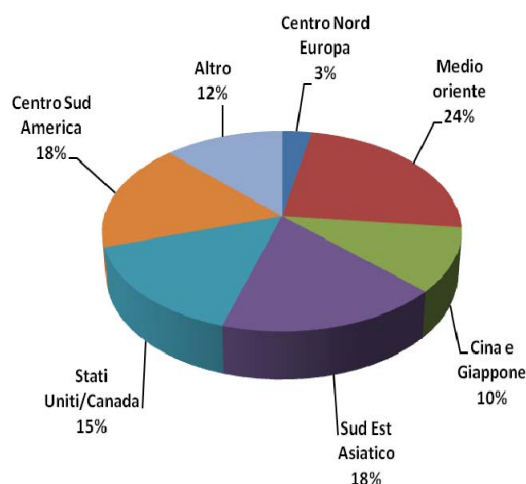
- Nel caso di acquisti di merci i mercati di provenienza più citati sono l'Estremo Oriente e il Sud Est asiatico (71% dei casi); in diversi settori merceologici queste due aree esauriscono il novero dei mercati di provenienza.
- Sono distribuiti in maniera più omogenea i mercati di destinazione delle merci. Il 33% riguarda il continente Americano, il 28% l'Estremo Oriente e il Sud Est asiatico e un buon 24% il Medio Oriente. La restante parte riguarda il bacino Mediterraneo e il Centro Nord Europa. Tra gli altri mercati di destinazione citati ma non rientranti tra quelli previsti dal questionario emergono soprattutto l'Africa e la Grecia.

Grafico 11. Mercati di provenienza e destinazione

IMPRESE PER MERCATI DI PROVENIENZA DELLE
MERCÌ CHE VIAGGIANO VIA MARE



IMPRESE PER MERCATI DI DESTINAZIONE
DELLE MERCÌ CHE VIAGGIANO VIA MARE



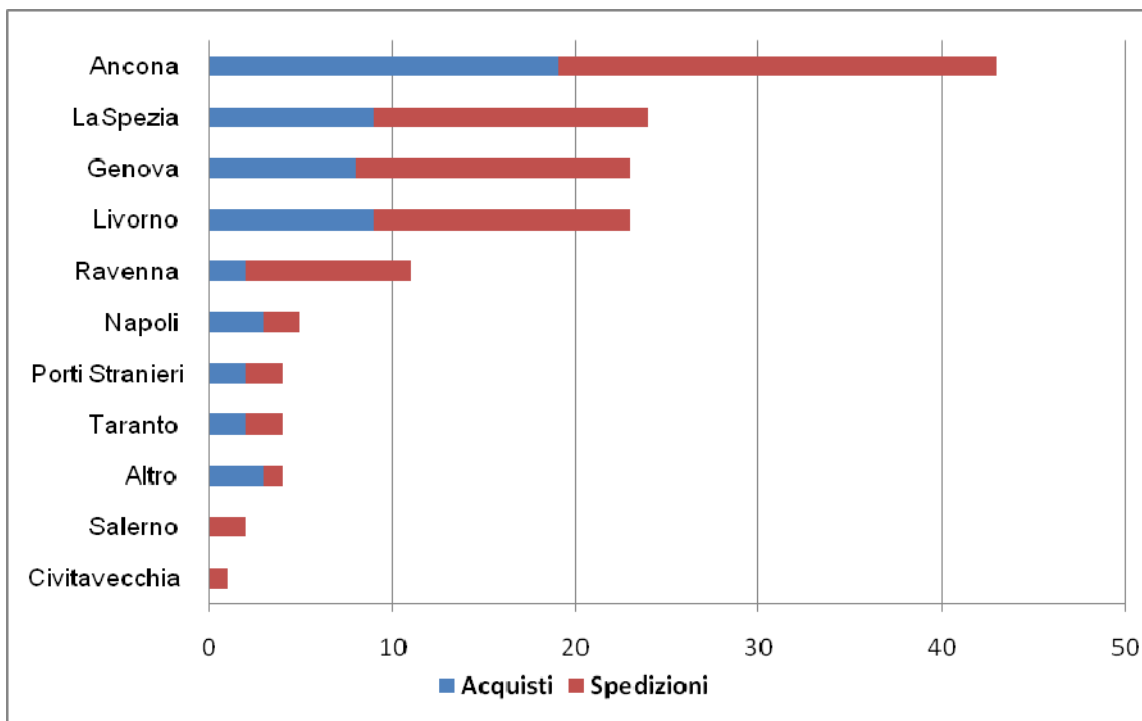
Fonte: dati Istaio, OTM 2010

Questa distribuzione ricalca di fatto il peso delle aree di esportazione delle aziende marchigiane verso mercati non europei ed è tutto sommato trasversale anche ai settori.

In termini di frequenze complessive, Ancona è il porto più utilizzato. In 43 casi sui 52 dell'intervista lo scalo dorico viene indicato tra i porti utilizzati per la movimentazione di merci. E' un risultato questo in linea con le aspettative iniziali, considerato che le imprese intervistate sono quasi tutte marchigiane.

Con riferimento agli altri porti, dall'indagine emerge che i principali concorrenti sono situati nel Tirreno: La Spezia, Genova e Livorno. Segue poi il porto di Ravenna che, nonostante la vicinanza geografica a gran parte delle aziende intervistate, è stato citato solo in 11 casi.

Grafico 12. Porti utilizzati per l'acquisto e la spedizione di merci (numero di citazioni)



Fonte: dati Istaio, OTM 2010

Quanto più grandi sono le aziende e quanto maggiore è l'importanza della modalità marittima, tanto più elevato è il numero di porti utilizzati. Soltanto in 10 casi Ancona è l'unico porto utilizzato.

La concorrenza dei porti del Tirreno è particolarmente elevata per i traffici con il continente americano. Tali porti, infatti, hanno una capacità competitiva nettamente superiore non solo rispetto ad Ancona, ma anche a Ravenna, grazie ad un *transit time* ridotto e a noli a volte inferiori per effetto del maggiore volume di traffico e dell'ambiente competitivo in cui operano.

La capacità competitiva di Ancona è, invece, elevata per i traffici con l'Estremo Oriente ed il Sud Est Asiatico, rotte su cui il porto dorico ha un vantaggio competitivo dato dalla posizione geografica.

Rispetto ad un'analoga indagine condotta nel 2003, presumibilmente questa posizione si è anche rafforzata. La presenza di linee di collegamento stabili di grandi compagnie, è naturalmente ottimamente sfruttata dalle imprese.

Tabella 9. Principali porti citati per peso dei diversi porti sul tot della merce movimentata da ogni singola azienda

Porti	1-20%	21%-40%	Oltre 40%
Ancona	30%	5%	65%
La Spezia	67%	33%	
Genova	65%	17%	17%
Livorno	39%	35%	26%
Ravenna	55%	9%	36%

Fonte: dati Istaio, OTM 2010

Come noto, l'organizzazione del trasporto logistico è in prevalenza (ovvero per la maggior parte dei movimenti in entrata e uscita) a carico di soggetti diversi dall'azienda intervistata ovvero è a carico dei suoi fornitori o dei suoi clienti.

Questo risultato dipende fortemente dalle modalità di resa della merce (tab. 10). Bisogna distinguere, a questo riguardo, le merci in entrata da quelle in uscita.

Tabella 10. Principali modalità di resa della merce

Modalità di resa	Acquisti	Spedizioni	Totale
FOB	59%	23%	38%
Franco Fabbrica	23%	37%	31%
CIF	14%	23%	19%
Franco Destino	5%	13%	10%
FCA ns.stabilimento	0%	3%	2%
Totale	100%	100%	100%

Fonte: dati Istaio, OTM 2010

Nel caso di spedizioni internazionali un termine di resa utilizzato in maniera ricorrente dalle aziende del nostro campione è il franco fabbrica (37% dei casi), seguito dalle modalità FOB e CIF (entrambe 23% dei casi).

Nel primo caso l'organizzazione del ciclo logistico, e presumibilmente la scelta degli spedizionieri, è a carico del cliente.

Quando il termine di resa è FOB o CIF o addirittura "franco destino" (in pochi casi), la situazione è diversa. Fino alla murata della nave (nel caso di franco destino fino alla destinazione finale del cliente), costi e organizzazione del trasporto sono a carico del venditore. Nella modalità CIF anche i rischi e gli oneri del trasporto (tranne il nolo) sono a carico del venditore e pertanto quest'ultimo ha interesse a decidere l'organizzazione

del ciclo logistico, almeno fino al porto di imbarco. Il cliente, che paga gli oneri della movimentazione marittima, è a sua volta interessato a scegliere la soluzione ottimale (in genere proposta dallo spedizioniere) relativa al porto d'imbarco.

In questi casi le aziende marchigiane, che si accollano come minimo l'onere del trasporto fino alla murata della nave, spingono per la scelta del porto più vicino poiché i costi variano in funzione dei chilometri percorsi. In questo caso Ancona recupera una parte della competitività.

Nel caso degli acquisti la modalità di resa dei fornitori più utilizzata è FOB (59% dei casi). Se si acquista FOB è tendenzialmente il fornitore a organizzare e decidere il trasporto; se invece il termine di resa della merce che si è acquistata è ex works è l'azienda cliente (in questo caso marchigiana) che gestisce l'intero ciclo logistico.

Si deve, tuttavia, precisare che l'azienda che decide, sia essa il cliente o il fornitore, acquista una soluzione di trasporto con una tariffa che comprende tutte le componenti: nolo, trasporto terrestre, servizio, ecc. Questi soggetti non acquistano dunque un porto piuttosto che un altro, ma una soluzione complessiva di trasporto.

Ne segue che a decidere il porto di imbarco (o di sbarco) della merce è l'azienda o il cliente, ma attraverso i propri spedizionieri. Questi ultimi, infatti, propongono ai propri clienti soluzioni alternative di trasporto, basate su porti, transit time e prezzi diversi. Sta poi alle aziende decidere in quale porto imbarcare o sbarcare la merce.

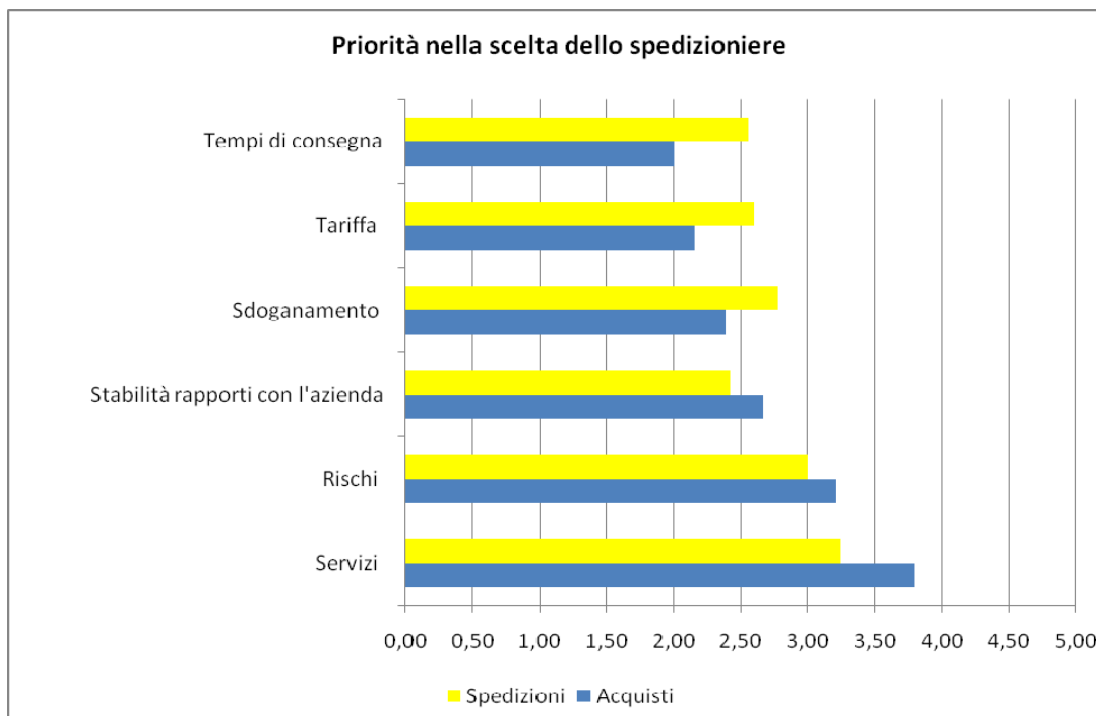
Il numero di spedizionieri con i quali le aziende intrattengono rapporti è in genere maggiore di uno (53% dei casi), specie quando la movimentazione marittima non è una componente marginale. Nel 34% dei casi invece il numero di spedizionieri varia da 2 a 3. Si intrattengono rapporti con più spedizionieri principalmente perché ciascun operatore presenta una forte specializzazione per mercati di origine o destinazione delle merci, marginalmente per prodotti.

Questi risultati sono confermati dai punteggi medi attribuiti⁶ ai fattori di importanza nella scelta degli spedizionieri.

I tempi di consegna e la tariffa complessiva applicata sono le variabili che incidono maggiormente nella scelta dello spedizioniere, sia per le merci in entrata sia per quelle in uscita, mentre si considerano meno rilevanti aspetti come i servizi offerti e l'assunzione totale dei rischi derivanti dal trasporto.

⁶ Si poteva attribuire un punteggio da 1 a 5 in ordine di importanza (1=alto 5= basso).

Grafico 13. Criteri di scelta degli spedizionieri per importanza attribuita



Fonte: dati Istaot, OTM 2010

Dall'analisi emerge che i fattori di scelta degli spedizionieri non cambiano molto per le merci in entrata da quelle in uscita. Vi è però un'eccezione: la stabilità dei rapporti con l'azienda è ritenuta particolarmente importante nel caso delle spedizioni.

Sono stati segnalati come fondamentali anche l'affidabilità del trasporto e il servizio di trucking.

5.3. L'indagine sugli spedizionieri: principali evidenze

Per completare il quadro delle indagini è stato analizzato il punto di vista delle case di spedizione di rilevanza internazionale, che operano nelle Marche con proprie filiali.

In particolare si voleva comprendere meglio le caratteristiche del loro mercato di riferimento, il ruolo del porto di Ancona nelle spedizioni internazionali di merci che comprendono la tratta marittima, l'impatto che sta avendo la crisi economica.

Sono state effettuate interviste dirette, con un questionario destrutturato, al fine di raccogliere il più possibile informazioni e percezioni sui temi citati.

Di seguito alcune brevi informazioni sugli spedizionieri intervistati e le considerazioni complessivamente emerse.

SHENKER ITALIANA Spa – filiale di Civitanova Marche – Fa parte del gruppo internazionale DB Schenker, uno dei principali fornitori internazionali di servizi logistici integrati, con 2.000 filiali nel mondo e un fatturato di 19 miliardi di euro.

La filiale di Civitanova Marche è tra le principali sedi italiane con un fatturato compreso tra 14 e 25 milioni e la presenza di 35 addetti. La filiale di Civitanova fruisce di magazzini e piazzali di terzi.

Il bacino di riferimento è costituito da tre regioni: Marche (40%), Umbria (30%), Abruzzo (30%). I clienti sono prevalentemente piccole e medie imprese industriali.

Per le merci in uscita i settori prevalenti sono alimentari, scarpe, meccanica, mentre le merci in entrata presentano una varietà merceologica estremamente ampia non identificabile in una tipologia specifica.

La presa di carico avviene nel bacino di riferimento e le consegne sono solo all'estero. Il trasporto su strada avviene a collettame. Nel Centro Europa spediscono in 48 ore, nel Nord Europa (Penisola Scandinava) in 72 ore.

L'80% dei trasferimenti riguarda la modalità strada – mare mentre il resto la modalità strada – aereo (Giappone). I nodi logistici con cui si intrattengono rapporti sono prevalentemente tre, ovvero Ancona (50%), Livorno (10%) Napoli (40%). La distribuzione sarebbe contraria nel caso di esclusivo export. Poiché Shenker, trasporta molto sugli Stati Uniti (scarpe e pelletteria in particolare), le linee del Tirreno sono molto più convenienti per *transit time* e noli.

Tra i limiti di Ancona sono citati i collegamenti per le merci in uscita. Buoni i collegamenti in entrata soprattutto Evergreen.

LOG SERVICE INTERNAZIONALE – Ancona. – E' parte di un gruppo, Log Service Europe che fattura intorno ai 40 milioni di euro.

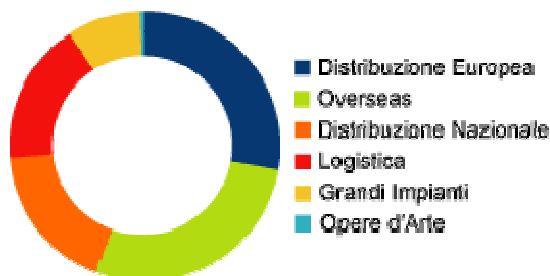
Il gruppo è fortemente specializzato nell'offerta di servizi di trasporto e logistica di alcuni comparti: grandi elettrodomestici, piccoli elettrodomestici, materiale elettrico, termosanitari, elettronica di consumo, illuminazione.

Si tratta in effetti di un gruppo fortemente specializzato nell'offerta di servizi al sistema distrettuale fabrianese e in particolare al gruppo Merloni. Chiaramente le recenti vicende del gruppo, accompagnate alla crisi economica generale, hanno avuto un impatto significativo nei volumi di attività più recenti.

In periodi di stabilità e crescita economica (quindi non nel periodo attuale) ha movimentato circa 15.000 teus in termini di contenitori.

Il porto di Ancona resta il principale nodo logistico con cui si intrattengono rapporti. Tuttavia, molto dipenderà dai destini strategici e produttivi del distretto fabrianese. Se Ariston Termogruppo per via di un riposizionamento su pannelli solari e caldaie, tenderà a mantenere lo status quo, già il decentramento dei magazzini da parte di Indesit Company su Bologna determinerà un maggior utilizzo del porto di Ravenna per l'importazione rispetto allo scalo dorico.

Un punto di vantaggio di Ancona consiste nell'estrema flessibilità del lavoro.



GEODIS ZÜST AMBROSETTI - Geodis Züst Ambrosetti è entrata a far parte del Gruppo Geodis nel 2001 (fatt.2006: 3,8 miliardi di Euro e presenza in 120 Paesi). In Italia ha un fatturato consolidato di 380 milioni di euro e una quota rilevante è determinata dal fatturato prodotto dalla divisione "overseas".

La filiale di Ancona muove circa 8-14.000 contenitori e si serve del porto di Ancona al 60%.

Tuttavia si fa uso di tutti i porti italiani all'occorrenza considerando che il mercato di riferimento non è circoscritto alla sola regione. Fanno anche estero su estero – 850 contenitori groupage.

SAIMA - è un operatore globale di trasporti, spedizioni e logistica con 53 sedi operative in Italia, 1.187.000 m² di aree attrezzate per movimento mezzi e terminali intermodali, 470.575 m² di magazzini di transito e deposito merci, 44.115 m² di uffici.

La filiale di Ancona, il cui fatturato si aggira intorno ai 50 milioni di euro, fa parte di un network collocato lungo la dorsale adriatica. Conta 7 filiali, di cui tre localizzate nelle Marche ovvero Ancona, Pesaro e Montecosaro in provincia di Macerata. Mentre queste ultime sono fortemente concentrate sui servizi di autotrasporto per l'Europa, la filiale anconetana è concentrata prevalentemente sul traffico marittimo (90%) e aereo (10%).

Le considerazioni intorno al ruolo del porto di Ancona nell'ambito del business degli spedizionieri intervistati sono piuttosto comuni.

Il porto di Ancona rappresenta un nodo logistico di rilevanza notevole per tutti gli operatori. Non si tratta tuttavia dell'unico porto utilizzato. Le merci che vanno oltre Gibilterra (le Americhe) sono tutte destinate a passare per il Tirreno secondo l'opinione di tutti gli spedizionieri. I servizi in termini di frequenza di linee, noli, transit time sono molto più competitivi e giustificano il maggior costo relativo alla tratta stradale. Se questo è vero per le merci marchigiane lo è ancora di più per quelle che entrano ed escono da Abruzzo e Umbria.

Gli operatori giudicano invece molto buoni i collegamenti marittimi di Ancona con l'Oriente, in particolare la Cina. Nonostante la necessità di passare negli scali hub di Gioia Tauro o Taranto la frequenza delle linee e i transit time vengono giudicati positivamente. E' soprattutto l'offerta Evergreen a venire molto apprezzata. Negli ultimi anni si è assistito all'immissione di tonnellaggio molto maggiore da parte della

Evergreen nei propri servizi Adriatico/Estremo Oriente con un riscontro positivo da parte del mercato.

Su questo punto si innesta una riflessione condivisa dagli intervistati (in particolare Shenker, Geodis, Saima) che riguarda l'intero sistema logistico marchigiano. L'interporto di Jesi (oltretutto servire il mercato europeo) può intercettare tutto quel mercato imprendibile per lo scalo di Ancona, ovvero le merci per l'America. Buoni collegamenti con Livorno, la Spezia e Genova garantirebbero questo.

In tal senso tra porto e interporto non ci sarebbe concorrenza perché i due nodi andrebbero a servire mercati diversi pur rispondendo ad una domanda di trasporto comune legata alle Marche e alcuni territori limitrofi. E' chiaro che i ruoli dei due soggetti potrebbero non limitarsi a questo. Se si aggiungono attività logistiche ai servizi di trasporto marittimo il ruolo dell'interporto potrebbe essere strategico.

Ma appare interessante che, agli occhi del mercato, porto e interporto possono anche reggersi in maniera autonoma servendo segmenti di domanda di trasporto che oggi si rivolge a nodi logistici extraregionali.

Tuttavia l'avvio di un servizio ferroviario dipende dalle scelte delle compagnie di navigazione. Occorre cioè che le stesse offrano un servizio ferroviario di questo tipo.

E perché ciò avvenga occorre che vi siano volumi sufficienti a garantire treni blocco regolari. La risposta degli operatori è controversa su questo punto. In generale i volumi vengono considerati sufficienti, sicuramente per le merci in uscita, con meno certezze per quelle in entrata e questo potrebbe essere un limite per rendere sostenibile l'intermodalità ferroviaria.

E' inoltre necessario il ritorno a noli di trasporto più alti di quelli attuali. Nella tariffa di trasporto è compreso il nolo marittimo e il costo della tratta terrestre. In un periodo come quello attuale, caratterizzato da noli estremamente bassi, diventa scarsamente giustificabile la tratta ferroviaria, spesso più onerosa di quella su strada.

Infine supporterebbe l'avvio di servizi ferroviari una maggiore sensibilità ambientale. Ma qui entrano in gioco altri elementi tra cui il sostegno pubblico a modalità di trasporto ecosostenibili di cui parleremo più avanti.

Come segnale delle possibilità di sviluppo di collegamenti ferroviari tra le Marche e il Tirreno viene citato il servizio di collegamento tra lo scalo merci ferroviario di Jesi e il porto di Genova. Si tratta di un servizio, con una frequenza almeno settimanale, fornito dalla compagnia Ignazio Messina che ha prevalentemente collegamenti marittimi con l'Africa, il Medio Oriente e il Mediterraneo. E' un treno che parte da Jesi e che viene completato nella stazione di Arezzo.

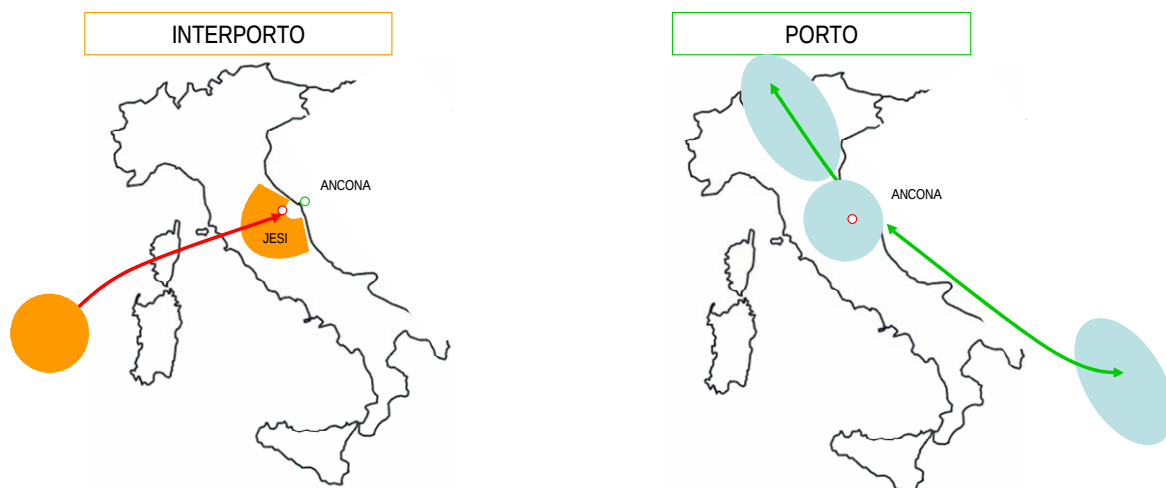
5.4. Ulteriori considerazioni su porto e interporto

Il quadro del mercato attuale e potenziale del porto di Ancona, ricostruito attraverso le indagini su imprese e spedizionieri consente dunque di disegnare un ruolo complementare del porto di Ancona e dell'Interporto di Jesi.

- Per quanto riguarda il container marittimo, lo scalo anconetano del futuro potrebbe andare ad intercettare quella merce che viaggia dall'Est del mondo verso il Nord Italia o l'Europa e viceversa. I clienti del porto sarebbero gli armatori, ovvero occorre convincere gli armatori a passare per Ancona, piuttosto che in altri porti, per servire presumibilmente i mercati di consumo e anche di produzione più ricchi di quello locale (per approfondimenti vedere appendice).

Chiaramente resterebbe il bacino marchigiano (e qui gli interlocutori principali restano le case di spedizione) ma non è difficile immaginare che sia un'impresa titanica quadruplicare i traffici continuando ad insistere solo su questa area. D'altra parte, le merci marchigiane che vanno sul Tirreno per raggiungere le Americhe, continueranno ad andarci perché i vantaggi competitivi degli scali dell'Italia Occidentale su quella direttrice non sono recuperabili per effetto di un aumento di capacità di banchina. Qui piuttosto si potrebbe inserire il ruolo dell'interporto, come già illustrato.

Figura 11 - Il container marittimo e i ruoli di porto e interporto



- Sul container terrestre appare evidente il ruolo dell'interporto ovvero quello di consentire il collegamento ferroviario tra i mercati del Nord Italia o dell'Europa e quelli dell'Italia Centrale, attualmente serviti dalla strada. Oggi il 42% del traffico extraregionale su strada è diretto o proviene dalle regioni del Nord, prevalentemente Lombardia e Veneto e questo può essere il bacino di riferimento su cui lavorare.

Non va esclusa neanche la possibilità di avviare collegamenti ferroviari con l'Europa. Che ci siano margini di recupero di PIL nelle attività di trasporto internazionali è dimostrato anche da ciò che emerge dal confronto di alcune banche dati. Fatto 100 il volume delle merci trasportate su strada da e per l'Europa (banca dati Istat – Coeweb) solo la metà di essa risulta trasportata con mezzi immatricolati in Italia (indagine Istat specifica per Regione Marche). Pur tenendo conto dei possibili margini di errore o di spiegazione delle analisi statistiche, l'ordine di grandezza segnala un enorme margine di recupero del PIL di cui attualmente si appropriano le imprese di trasporto estere.

Figura 12 - Container terrestre e mercato dell'Interporto Marche



Le analisi condotte evidenziano quindi una funzione complementare di porto e interporto che consente di amplificare l'offerta infrastrutturale marchigiana a patto che essa si apra ad un contesto sovra-regionale.

E' chiaro tuttavia che la possibilità di innescare meccanismi concorrenziali esiste. Se ad esempio all'interporto fosse consentito di servire direttamente un porto hub, come Taranto o, sempre per ipotesi, un porto come Ravenna, posizionati ottimamente nei collegamenti con il l'Est del Mediterraneo e del Mondo, lo scalo dorico ne risentirebbe. *Per questo ragionare sulla governance dell'intero sistema logistico marchigiano (in cui sia ricompreso anche l'aeroporto di Falconara) appare una questione di non secondaria importanza.*

Detto questo, resta il fatto che spazi di mercato autonomo per le due strutture esistono. A partire da questi si può altresì ragionare sulle possibili sinergie che porto e interporto possono attivare:

- In primo luogo è possibile valutare una composizione unica dei treni sulla direttrice Nord. Se Jesi raccoglie traffico nel Centro Italia verso il Nord Italia o l'Europa e il porto di Ancona intercetta traffico da/verso Oriente sulla stessa direttrice, le funzioni di porto e interporto possono essere del tutto complementari. Possono partire treni da Ancona (specie dopo la piena funzionalità dello Scalo Marotti) che vengono completati alla stazione di Falconara con treni provenienti da Jesi e viceversa. Idem nella direzione opposta.
- Altro elemento di possibile sinergia può essere rappresentato dall'utilizzo dell'interporto per la sosta lunga dei container.
- Infine laddove il transito dei container nel porto fosse accompagnato dalla necessità di svolgere servizi logistici (ulteriori al servizio di trasporto o la sosta) la presenza del interporto diventa cruciale.

Ma in generale la presenza dell'Interporto costituisce un polmone e una potenzialità importantissime per il porto. Analogamente a quanto avviene tra i porti liguri e quello di Rivalta Scrivia, si potrebbero attivare servizi di navettaggio qualora nello scalo dorico si determinino situazioni di congestione, o semplicemente per ridurre al minimo le emissioni atmosferiche che inquinano il porto e la città di Ancona.

Insomma, spazi per avviare sinergie ce ne sono; resta cruciale che entrambi intercettino mercati nuovi in un contesto sovraregionale.

6. SVILUPPO DEL PORTO E QUESTIONE INFRASTRUTTURALE.

6.1. La crescita del trasporto container e le possibili implicazioni infrastrutturali

Il capitolo precedente ha messo in evidenza le potenzialità di mercato dell'offerta infrastrutturale e logistica delle Marche, amplificata dalla piena operatività dell'Interporto oltreché dall'incremento di capacità delle strutture portuali.

Un sistema efficiente tuttavia, appetito da MTO, spedizionieri, compagnie di navigazione presuppone che l'offerta *door to door* tra mercato di origine e quello di destinazione venga effettuata con tempi e costi i più bassi possibili. I contenitori che passano per il porto di Ancona debbono cioè raggiungere nel modo più efficiente ed efficace i mercati del Nord Italia e dell'Europa.

La valutazione della bontà di uno scalo che deve servire un mercato di consumo più lontano tiene conto della convenienza economica nel suo complesso, considerando tratta marittima e tratta terrestre, ovvero quel segmento che va dalla banchina al ricevitore cliente/finale o dallo speditore alla banchina.

Questo segmento diventa il vero fattore competitivo per i tempi e per i costi. Ed è su questo aspetto che gli scali italiani spesso falliscono non riuscendo a servire mercati più lontani di quelli regionali.

Secondo un calcolo realizzato su dati del novembre 2008, fatto pari a 100 il costo complessivo di un trasporto *door/to/door* per un contenitore da 20' o da 40' da un porto della Cina (FOB) a Trieste e prosecuzione verso *inland terminal* (a disposizione del cliente/destinatario finale per il ritiro via camion), le proporzioni tra tratta marittima e tratta terrestre, sono, le seguenti:

Tabella 11. Servizio door to doot – contenitore 20' o 40' dalla Cina a Trieste (novembre 2008)

<i>Da Trieste prosecuzione</i>	<i>Quota nolo mare ad accessorie (CAF, BAF, Surchages)</i>	<i>Quota terrestre</i>
Area Milano	71%	29%
Area Monaco di Baviera	63%	37%
Area Budapest	65%	35%

Fonte: S.Bologna, CNEL 2009

Il costo della tratta terrestre non è dunque così marginale.

In particolare, per Ancona, ci si chiede se il sistema ferroviario e viario siano in grado di reggere un forte incremento dei movimenti, con un livello del servizio adeguato ed un costo competitivo.

La questione della capacità delle reti lunghe, strade e ferrovie, diventa fondamentale non solo per garantire competitività al porto ma anche per facilitare uno sviluppo del porto sostenibile e di basso impatto per la città.

Se la crescita del trasporto marittimo rappresenta una grande possibilità di sviluppo per l'intero territorio, non bisogna trascurare tuttavia che l'arrivo di una nave produce il moltiplicarsi di mezzi e movimenti per raggiungere le destinazioni finali con un impatto notevole nella città.

Il raggiungimento di 400.000 teus potenziali di traffico, in assenza di evacuazione per via intermodale, comporterebbe il passaggio attraverso la città di circa 300 mila mezzi pesanti, una media, considerando i giorni lavorativi, di 1.500 mezzi al giorno che si aggiungerebbero a quelli generati dal traffico ro-pax, ovvero 200.000 mezzi pesanti l'anno.

Figura 13 La cosiddetta Uscita a Ovest



Diventa una questione fondamentale che i tempi di realizzazione della banchina siano il più possibile sincronizzati con la cosiddetta Uscita a Ovest ovvero il collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità, allontanando definitivamente il traffico in uscita dal porto dal quartiere Archi. Nel corso del 2009 sono state apportate alcune modifiche al progetto.

Questo per ovviare alle interferenze del tracciato nell'area portuale con la linea ferroviaria e con alcuni insediamenti produttivi, per problemi di viabilità e di collocazione dei parcheggi. Le proposte scaturite da un tavolo tecnico di Comune di Ancona, Regione Marche, Autorità Portuale, Rete Ferroviaria Italiana, Anas, Multiservizi e Ministero delle Infrastrutture e recepite dalla Regione Marche,

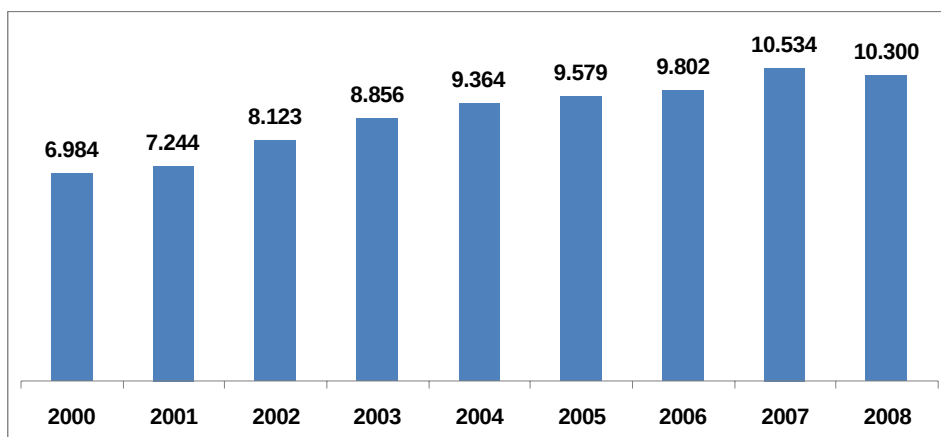
consentono ora di proseguire l'iter progettuale, dopo il vaglio del Cipe, per giungere, infine, alla gara di aggiudicazione del progetto presentato dal promotore.

Tuttavia accanto al potenziamento della rete viaria va valutata la possibilità di sviluppare traffico ferroviario, ovvero trasporto intermodale mare-ferrovia come elemento essenziale per garantire uno sviluppo dei traffici che sia sostenibile oltretutto competitivo.

6.2. I problemi dell'intermodalità nella portualità italiana

E' noto che tra gli asset che rendono più competitivi i porti del Northern Range vi sia la possibilità di raggiungere i mercati di destinazione nel cuore dell'Europa con modalità diverse da quella stradale. Rotterdam, Anversa, Amsterdam trasportano circa la metà dei container via strada, mentre il resto prosegue via ferrovia o via fiume su chiatte; Brevehaven raggiunge quota 70% nel trasporto su treno. Ma anche Costanza, nel Mar Nero, porto emergente nel panorama Mediterraneo, trasporta circa il 50% delle merci via ferrovia.

Tabella 12. Movimento container nei porti italiani



Fonte: Assoport

In Italia lo sviluppo del traffico intermodale nei porti è molto limitato, si concentra su poche realtà e soprattutto non presenta negli ultimi anni segnali di sviluppo.

Tabella 13. Traffici ferroviari nei porti italiani anni 2007 e 2008

Porti	2007	2008
Trieste	30%	32%
La Spezia	25%	24%
Ravenna	17%	20%
Genova	20%	17%
Livorno	18%	16%
Ancona/Falconara*	18%	14%
Napoli	8%	6%
Taranto	5%	5%
Savona	2%	4%
Gioia Tauro	2%	1%
<i>Totale</i>	<i>12%</i>	<i>11%</i>

*su dati AP

Fonte: elaborazione OTM su dati Trenitalia Cargo -2008

Dal 2007 al 2008 vi è stata una flessione dell'1% del traffico ferroviario e sicuramente nel 2009 la situazione è peggiorata per effetto della crisi economica. Gli unici porti, tra quelli principali, che segnano un'inversione di tendenza sono Trieste e Ravenna. E non è sicuramente un caso: vedremo come il sostegno pubblico giochi in questo caso un ruolo determinante.

Le ragioni del ritardo italiano sono molte, alcune riconducibili a questioni strettamente infrastrutturali e organizzative altre di carattere più strategico.

Dal lato infrastrutturale non mancano problemi di **dotazione ferroviaria** negli scali: nella maggior parte dei porti, i fasci di binari hanno una lunghezza che non consente la formazione di treni sufficientemente lunghi (600-800 metri); a volte mancano o sono completamente inadeguate le tratte di raccordo rispetto alla necessità di immettere i treni sulla rete principale in maniera efficiente. Spesso la capacità ferroviaria è un problema anche lungo le tratte ferroviarie: vi sono problemi di intasamento delle linee, o strozzature specifiche (pendenze, gallerie ecc...) che impediscono il passaggio di determinati carri merci.

Manca un'adeguata organizzazione necessaria alla **gestione dell'ultimo miglio**: spesso ci si trova in presenza di frammentazione delle manovre ferroviarie portuali in termini di responsabilità, controllo ed efficienza. Di qui anche i forti ritardi in termini di tempistica.

Sul fronte operativo spesso il traffico ferroviario non riesce ad essere competitivo a causa dei **costi del servizio**, imputabili agli elevati costi delle manovre ferroviarie, che

si aggiungono ai costi della produzione del servizio da parte del principale operatore⁷. Mentre per effetto della liberalizzazione del mercato le tariffe stradali sono sempre più competitive, quelle ferroviarie trovano difficoltà a opporre una reale concorrenza.

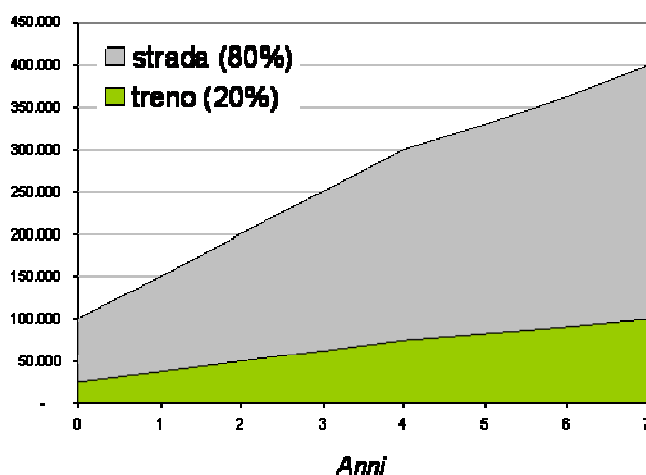
Infine vi è un problema di carattere strategico. La competitività di un porto (come quelle degli inland terminal) si gioca sulla capacità di essere inserito in una **rete strategica e internazionale di interporti e terminali intermodali** collegati con servizi di alta qualità e frequenza.

Solo alcuni interporti del Nord Italia si trovano in un contesto di questo tipo, ma nell'intermodalità marittima oggi esistono solo servizi da porti italiani verso interporti italiani o da porti del Nord Europa a interporti italiani.

Il traffico così identificato comporta tratte relativamente brevi che possono variare da 100 a 200-300 Km., con punte significativamente superiori (fino ad oltre 1.000Km.) solo nel caso dei grandi porti del Mezzogiorno (Gioia Tauro e Taranto, in primo luogo). La mancanza di internazionalizzazione del nostro circuito portuale rappresenta sicuramente un limite.

Lo studio ha voluto analizzare la posizione del porto di Ancona in relazione alle problematiche citate. Per affrontare in maniera più mirata una valutazione della capacità di gestione dei traffici ferroviari da parte della infrastruttura porto e delle linee di collegamento, si è ragionato su alcuni scenari di sviluppo.

Figura 14 Ipotesi di sviluppo del traffico container e ripartizione mare-ferrovia



Ipotizziamo innanzitutto che nell'arco di pochi anni sia possibile arrivare alla movimentazione in porto di almeno 400.000 teus in un anno. La quota di traffico catturabile dalla modalità ferroviaria dovrebbe oscillare tra il 20 e 25%, ovvero circa 100.000 teus considerando le performances migliori in Italia. Tale quota resta comunque ben lontana dai risultati medi dei porti del Nord Europa.

Fonte: Istao, OTM

Per calcolare il numero di treni necessari per movimentare i container suddetti occorre tener conto di alcuni elementi.

Il primo vincolo riguarda le lunghezze ammissibili per i treni in circolazione. Lo standard europeo definisce, per il binario di stazionamento, una lunghezza massima di 750 mt,

⁷ Per approfondimenti vedere Appendice

tuttavia i valori ammessi nelle diverse nazioni europee sono differenti e parametrati alla capacità effettiva degli scali merci.

Tabella 14. Valori massimi ammessi per le lunghezze dei treni.

Paesi	Mt	Max frequenza	Paesi	Mt	Max frequenza
Austria	420-650 mt	500 mt	Polonia	600	
Belgio	600		Portogallo	400	
Bulgaria	520		Rep. Ceca	500	
Danimarca	835		Romania	550	
Francia	700		Slovacchia	520-650	
Germania	500-700	600	Slovenia	500-550	
Italia	480-600	550	Spagna	450	
Lussemburgo	700		Svezia	480-650	630
Norvegia	580		Ungheria	600	
Olanda	600-700	600			

Fonte: Train Path Cataloghe, Rail Net Europe 2008

Altro vincolo è rappresentato dal peso. La massima prestazione si aggira intorno a 1.000-1.200 tonnellate. Ovviamente, più il peso unitario della merce caricata è alto minore sarà il numero di teus caricabili. Nella realtà, pur tenendo conto della migliore combinazione lunghezza-peso e dell'utilizzo dei carri più adatti, mediamente le compagnie che effettuano i servizi di trasporto ferroviario raggiungono intorno ai 45 teus per treno. Si tratta di un valore in linea con quanto avvenuto anche nel porto di Ancona, negli anni il che equivale, tenendo conto dei giorni lavorativi, a circa 10.000 teus l'anno. Ciò vuol dire che sono necessari 10 treni al giorno (tra arrivi e partenze) per gestire 100.000 teus in un anno.

Tabella 15. Porto di Ancona – peso medio treni container negli anni 2006-2007-2008

Anni	Teus rail	treni	teus/treno
2006	29.539	618	48
2007	19.411	449	43
2008	16.863	343	49

Fonte: Istao, Otm su dati imprese portuali

Riportiamo infine una tabella che mostra i rapporti di carico tra modalità di trasporto che conferma queste stime.

Tabella 16. Equivalenze tra modalità di trasporto

Categoria di nave (teu)	N. treni	N. camion
520	10	260
1.092	22	546
3.400	68	1.700
5.089	102	2.545
8.400	168	4.200
9.000	180	4.500
10.000	200	5.000
12.000	240	6.000
13.800	276	6.900

Fonte: E.Fornasiero, A.Libardo (2009)

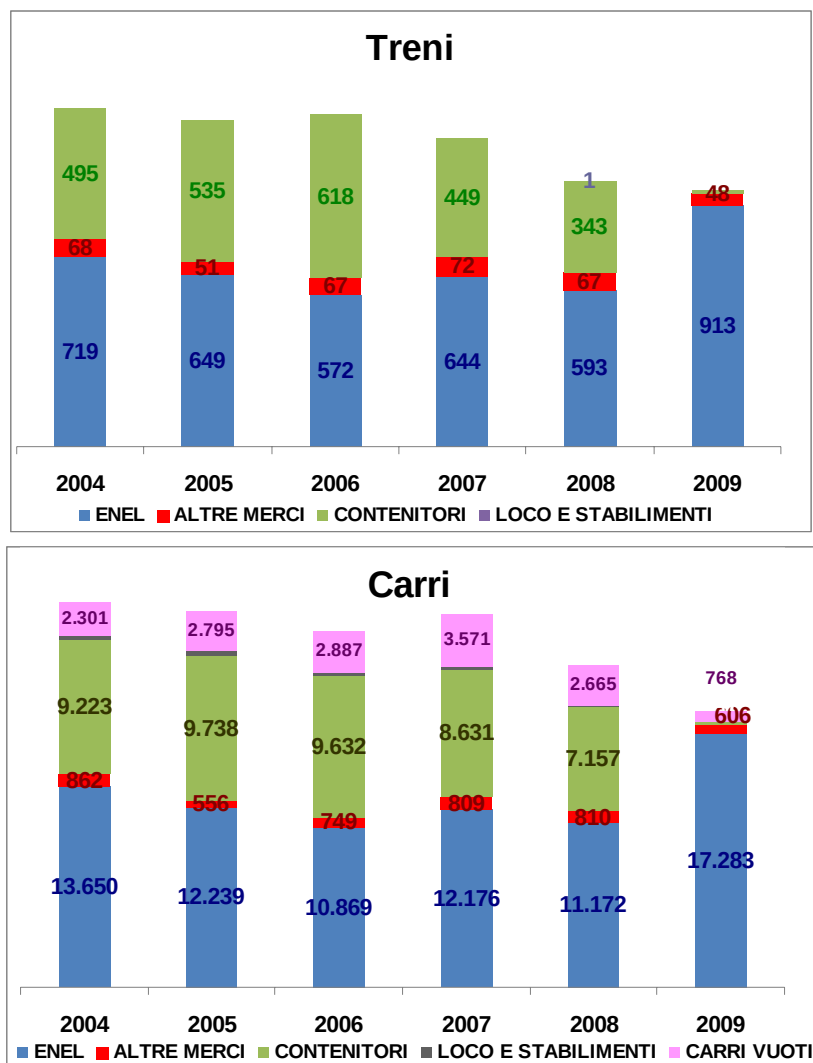
A partire da questo dato occorre ragionare sulla capacità ferroviaria interna al porto e su quella delle linee principali di collegamento, ovvero la dorsale adriatica e quella appenninica.

L'analisi di seguito mostra se dotazione ferroviaria interna ed esterna al porto, organizzazione dell'ultimo miglio e sistema dei costi costituiscano un limite o una potenzialità per Ancona.

6.3. Il traffico intermodale da e per il porto di Ancona

Il traffico ferroviario che ha interessato le merci in arrivo o in partenza dal porto di Ancona nel 2009 ha riguardato 968 treni e circa 19.000 carri. La quasi totalità del traffico è imputabile al trasporto di carbone alla centrale Enel di Bastardo in Umbria.

Grafico 14. - Treni e carri movimentati nel porto di Ancona



Fonte: Istao, Otm su dati imprese portuali

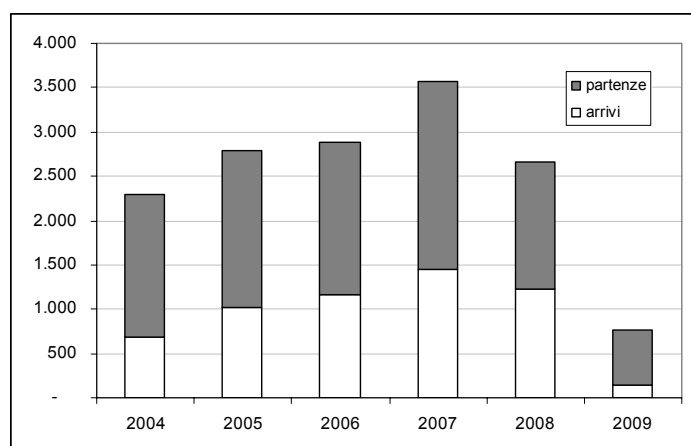
Nell'ultimo anno, in particolare il traffico Enel ha avuto una crescita enorme, pari al 54% rispetto al 2008. Nel 2009 lo scalo dorico ha visto transitare oltre 17 mila carri Enel, mentre negli anni precenti il numero è oscillato tra le 10.000 e le 13.000 unità.

E' invece praticamente scomparso il numero di treni container che aveva raggiunto un picco di 618 unità nel 2006 per poi diminuire fino a 343 treni del 2008 e ai 7 del 2009.

Il dato relativo all'ultimo anno deriva dalla scomparsa della linea ferroviaria che collegava il porto di Ancona al porto di Taranto, promossa dalla compagnia di navigazione Evergreen. Come spesso abbiamo ricordato si trattava dell'uso della darsena come piattaforma intermodale a servizio dello scalo hub di Taranto. La

presenza di mezzi di movimentazione adeguati consentiva di fatto alla struttura di comportarsi come un vero e proprio interporto, centro di raccolta e distribuzione delle merci. Quando Evergreen ha deciso di ripristinare il collegamento con Ancona attraverso un servizio marittimo feeder, il traffico è scomparso. Altri movimenti riguardano treni di coils, o carri destinati a stabilimenti locali.

Grafico 15. Porto di Ancona – carri vuoti trasportati via ferrovia



Fonte: Istao, Otm su dati imprese portuali

Tabella 17. Porto di Ancona – Numero di treni per mese

Mesi	2006	Totale	2007	Totali
	Container		Container	
GENNAIO	38	73	50	79
FEBBRAIO	53	117	42	76
MARZO	60	141	39	107
APRILE	48	125	31	80
MAGGIO	59	117	47	126
GIUGNO	58	102	36	111
LUGLIO	52	97	33	114
AGOSTO	47	104	27	71
SETTEMBRE	56	124	34	94
OTTOBRE	57	141	39	113
NOVEMBRE	53	73	39	82
DICEMBRE	37	43	32	112
Anno	618	1.257	449	1.165

Fonte: Istao, Otm su dati imprese portuali

Occorre inoltre segnalare la presenza della categoria “carri vuoti”, ovvero carri introdotti vuoti per la ricarica. Negli anni di maggior transito di treni container, il numero è stato abbastanza consistente fino a raggiungere circa il 20-25% dei movimenti complessivi. I carri vuoti in transito sono più o meno costanti nei vari anni, raggiungendo i 3.571 nel 2007 e arrivando nel 2008 a 2.665.

Un’ultima riflessione riguarda il numero di treni giorno movimentati all’interno del porto. Nelle situazioni di maggior traffico e tenendo conto dei giorni lavorativi si è raggiunto il numero di 5/6 treni (tra arrivi e partenze) giornalieri, o in maniera equivalente di circa 100-120 treni al mese di media.

Va da sé che quanto ipotizzato in partenza, ovvero un incremento di 10 treni al giorno, implicherebbe un salto notevole in termini di necessità infrastrutturali e gestionali.

6.4. Capacità ferroviaria attuale e prospettive di sviluppo

Sicuramente, con la capacità infrastrutturale interna attuale, sarebbe difficile gestire una mole di attività simile. Tuttavia, il porto di Ancona si sta rapidamente attrezzando per accogliere un consistente traffico ferroviario.

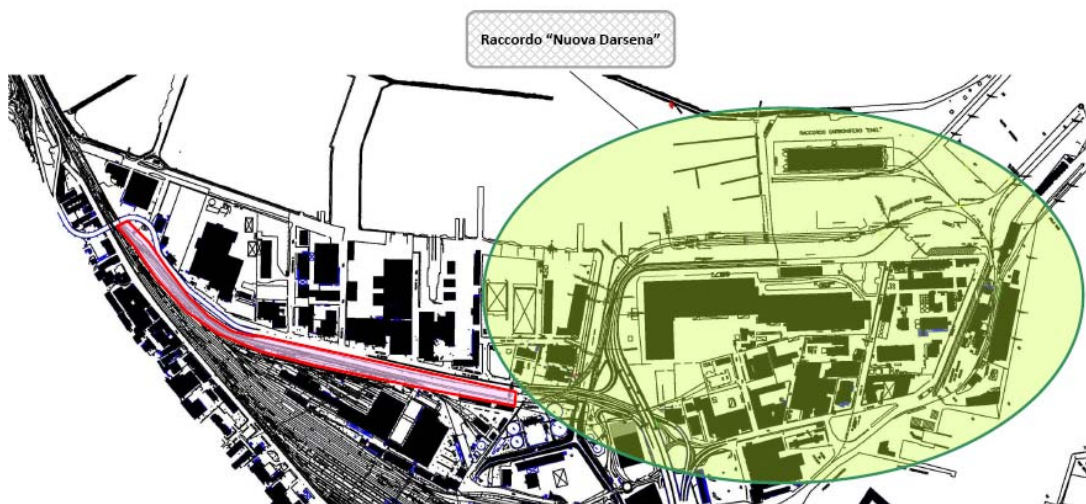
Nuovo percorso a doppio binario. Innanzitutto nell’ultimo anno si è rapidamente proceduto alla realizzazione del nuovo percorso ferroviario a doppio binario dalla stazione “Ancona centrale” alla cosiddetta “Darsena Marche”.

L’obiettivo è quello di conseguire un più diretto collegamento della rete ferroviaria nazionale alle banchine commerciali del porto di Ancona, in sostituzione di quello attualmente utilizzato.

Oggi si segue un tragitto piuttosto lungo e articolato, che attraversa la zona portuale del Mandracchio, sede di molteplici attività (operatività della pesca e del commercio ittico, soste dei veicoli in attesa di imbarco sulle navi traghetto, manifestazioni fieristiche, etc.), con l’effetto di causare forti interferenze e congestionamenti viari ad ogni transito di convogli ferroviari provenienti o diretti alle banchine portuali commerciali.

Secondo le indicazioni fornite dalla stessa Autorità Portuale, il nuovo percorso si sviluppa in attraversamento a raso della strada comunale di via Mattei in località Z.I.P.A. ed in scavalco – mediante ponte metallico – del Canale Conocchio, per una lunghezza complessiva pari circa ad un chilometro e mezzo, comprensivo, all’interno dei piazzali portuali, di un fascio di appoggio a 5 binari per la composizione dei convogli ferroviari.

Figura 15 Porto di Ancona - Nuovo percorso a doppio binario



Fonte:RFI

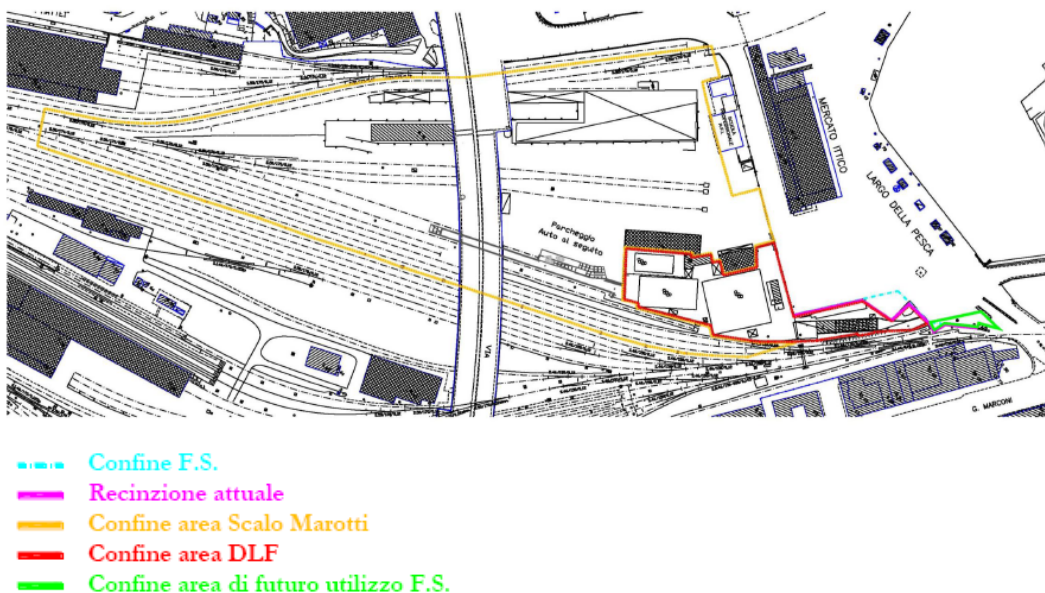
I lavori a carico dell'Autorità Portuale sono stati portati a compimento alla fine del 2009 con un costo complessivo di circa 9,5 milioni di euro.

Per la piena funzionalità all'esercizio delle opere previste è necessario il potenziamento degli impianti all'interno della stazione ferroviaria di "Ancona centrale". Secondo il programma tali opere saranno realizzate nel corso del 2010, con un impegno di circa 3,5 milioni di euro a carico di RFI.

Il Progetto scalo Marotti. Ancora più significato per lo sviluppo dell'intermodalità mare-ferrovia è il programma di recupero dello scalo Marotti. E' di un'area interamente di proprietà delle Ferrovie dello Stato, sita nei pressi della zona Mandracchio, ad oggi scarsamente funzionale al servizio dei traffici ferroviari.

Nel luglio del 2009 è stato firmato un protocollo d'intesa tra RFI, Regione Marche e Autorità Portuale di Ancona, che prevede la realizzazione da parte dell'Autorità Portuale di un terminal container per il trasporto combinato. Si tratta di un programma che si inserisce perfettamente nella logica di sviluppo dell'intermodalità e del traffico ferroviario in linea con quanto previsto dalle direttive comunitarie, nazionali e regionali.

Figura 16 Porto di Ancona – Terminal ferroviario – ex scalo Marotti



Fonte: RFI, 2010

L'area è in parte occupata dal Dopolavoro Ferroviario per attività ricreative. Si prevede di delocalizzare la struttura in altro sito urbano entro breve termine. Sono inoltre presenti nel sito magazzini, depositi merci ed edifici da anni inutilizzati; infine vi sono binari per cui è prevista la demolizione.

L'intervento più consistente in termini infrastrutturali prevede la realizzazione di quattro binari:

- due binari di carico lunghi rispettivamente m 411.00 e m 381.00, sono ubicati nella zona centrale del piazzale, lasciando la zona sinistra completamente libera a disposizione per la sosta e la movimentazione delle unità di carico;
- i due binari di appoggio sono ubicati ai lati.

Nei programmi dell'Autorità Portuale lo scalo Marotti dovrebbe essere utilizzato per funzione di handling di UTI⁸ piene e vuote, soste, manutenzioni, trasferimenti da e per banchina. Gli elementi da trasbordare saranno costituiti pertanto da container, casse mobili ma anche da semirimorchi⁹, a cassa chiusa o a cisterna.

⁸UTI (Intermodal Transport Unit). Unità di Trasporto intermodale: moduli di carico utilizzati per il trasporto come Casse Mobili, container, semirimorchi, idonei ad essere impiegati nel trasporto intermodale. Cfr. T.Vespasiani (2009)

⁹ Il semirimorchio è un veicolo senza motore destinato al traino da parte di un trattore stradale con cui, in abbinamento, forma un complesso veicolare definito autoarticolato. Il suo scopo è quello di trasportare le merci in un comparto separato dall'abitacolo e la sua caratteristica principale è quella di poter essere

La stima effettuata dall'Autorità Portuale porterebbe ad individuare un possibile traffico di movimentazione intorno ai 30.000 UTI l'anno, inizialmente fino ad un pieno regione di 75.000 UTI.

6.5. La capacità ferroviaria lungo le dorsali

L'infrastruttura ferroviaria nelle Marche si estende complessivamente per 385 km di linee e 23 sono le principali stazioni.

La rete fondamentale è costituita dalla linea cosiddetta Adriatica (Bologna – Cattolica - Porto d'Ascoli - Lecce), che attraversa l'intera regione da nord a sud e collega i principali centri costieri; la linea Orte – Fabriano - Falconara Marittima - Ancona, che collega l'Umbria con il Mare Adriatico.

Fanno parte della rete complementare: la linea Civitanova-Albacina, di collegamento tra la Orte-Falconara Marittima, la linea Ascoli-Porto d'Ascoli; la linea Pergola-Fabriano.

Fig. La rete ferroviaria delle Marche



Fonte: RFI

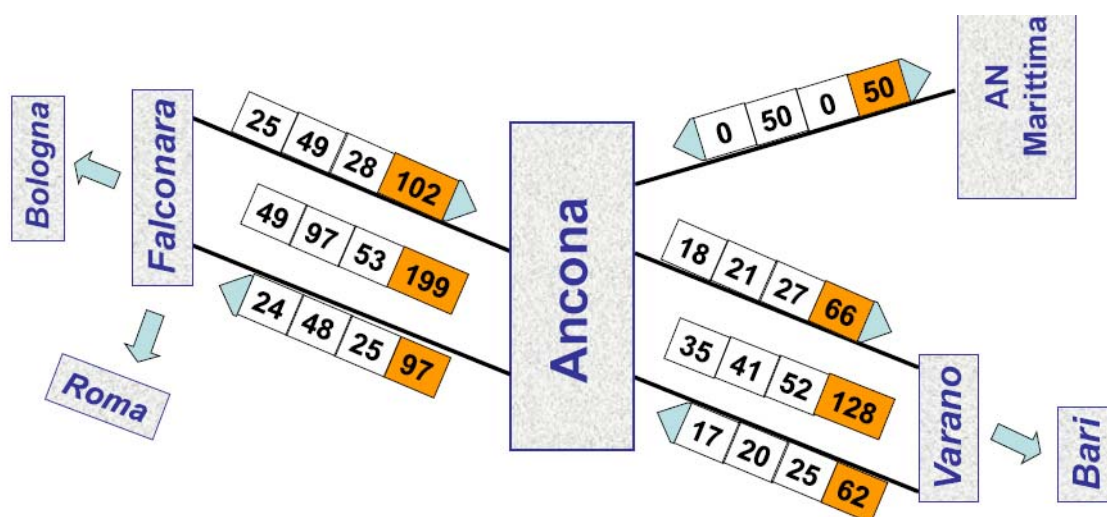
La dorsale adriatica costituisce nella classificazione funzionale di RFI una linea veloce, mentre la cosiddetta "romana" rappresenta una linea fondamentalmente lenta.

facilmente sganciato e riagganciato, in modo da poter essere utilizzato nel comparto dei trasporti intermodali con il traino iniziale via strada il suo carico su un vagone ferroviario o su nave e il successivo recupero a destinazione da parte di un altro trattore per il trasferimento alla destinazione finale. Sul telaio, che per quanto riguarda l'Europa, raggiungere una dimensione in pianta di 13,60 x 2,60 m viene predisposto un allestimento in base alle necessità specifiche, passando dal classico e generico "centinato" adatto al carico di merci generiche, per passare a semirimorchi dotati di semplici sponde laterali e utilizzati per il carico di merci lunghe che non necessitano di particolari protezioni. Molto diffusi sono anche i semirimorchi coibentati o frigoriferi per il trasporto di merci deperibili e altrettanto lo sono quelli forniti semplicemente di appositi ancoraggi dove fissare delle casse mobili o dei più comuni container. Cfr. T.Vespasiani (2009)

La principale strozzatura lungo la dorsale adriatica, è rappresentata dalla Galleria di Cattolica. Esistono limiti per casse mobili o carri P/C¹⁰ 45 e superiori. Tali carri possono circolare ad oggi solo sul binario dispari (in discesa) a 6 km orari dal KM 136.380 al Km 137.00 (per 620 mt), il che significa occupare un tempo molto lungo. Attualmente transitano sulla galleria di Cattolica solo 2 treni di questo tipo.

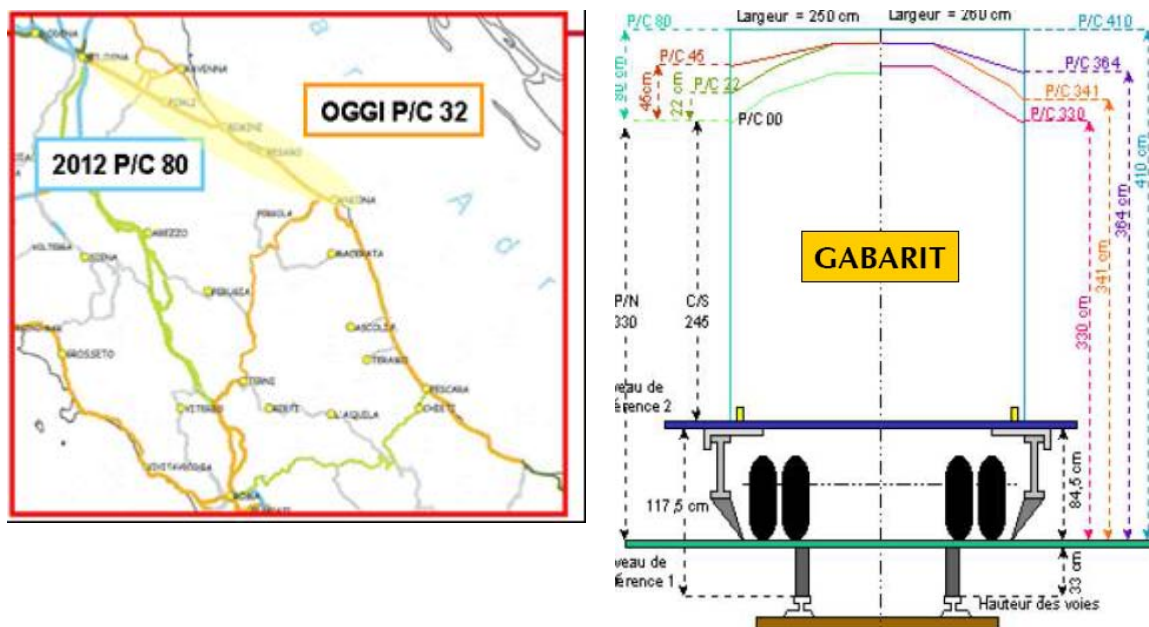
Nella mappa del traffico combinato fornita da RFI, questa strozzatura, declassa di fatto la linea. Tuttavia nel corso del 2010 inizieranno i lavori per l'adeguamento della galleria, con un termine previsto nel 2012. Con piccoli aggiustamenti la tratta Ancona-Bologna raggiungerebbe il massimo della potenzialità tanto da poter accogliere anche tutte le modalità di traffico accompagnato. Sicuramente questo rappresenta l'intervento di potenziamento più interessante nella prospettiva di incrementare i traffici lungo la direttrice Nord-Sud.

Figura 17 Traffico ferroviario nel nodo di Ancona 2009



¹⁰ P = semirimorchi C = container

Figura 18 Galleria di Cattolica e codifica per il traffico combinato oggi e dopo gli interventi di ampliamento della capacità



Fonte: RFI

Oggi lungo le dorsali marchigiane transitano circa 50 treni merci al giorno, secondo i dati forniti direttamente da RFI.

Malgrado le strozzature attuali esiste una generica disponibilità di tracce merci anche qualora il traffico incrementasse di 10 treni al giorno. Di mattina naturalmente le tracce sono meno disponibili, sia perché passano più treni passeggeri sia perché ci troviamo in fasce orarie, cosiddette IPO, destinate alla manutenzione. Tuttavia, ipotizzando orari come quelli attuali, non sembrerebbero esservi problemi, ad una prima rilevazione empirica.

La linea Orte-Falconara presenta invece problemi più complessi. Si tratta di una linea a semplice binario, il che comporta una capacità di traffico almeno dimezzata. Vanno inoltre segnalati una limitata capacità di composizione del treno per via della piccola dimensione di alcune stazioni di incrocio e la presenza di tratti con pendenza sulla linea molto elevati, che impediscono la trazione di un treno di 1.000 tonnellate con un solo locomotore. Naturalmente un doppio locomotore rende poi estremamente alto il costo del servizio e dunque difficilmente competitivo.

Tabella 18. Un'ipotesi di tracce merci disponibili (orario 2009/2010)

Orario	Destinazione	Tempi percorrenza	Giorni
3.02 – 6.10	Bologna S.D.	3 h. 08 min	1.2.4.5.
15.38 – 18.50	Bologna S.D.	3 h 12 min	1.3.5
20.03 – 23.03	Bologna S.D	3h	2.4
21.20-4.20	Milano		1.2.3.5
23.43 – 5.33	Verona	5h 50 min	2.4

Orario	Provenienza	Tempi percorrenza	Giorni
14.20 – 17.16	Bologna	2h 56 min	1.2.3.4.5
13.30 – 20.01	Milano	6h 31 min	1.2.3.4.5
19.47 – 22.50	Bologna	3h 3 min	2.3.4.5
02.40 – 5.24	Bologna	2h 44 min	1.2.3.5
12.34 – 15.40	Bologna	2h 49 min	1.3
07.30 – 11.01	Bologna	3h. 31 min	1.2.3.4

Fonte: RFI

Anche questa linea è interessata da una serie di interventi che rientrano nel più ampio progetto di raddoppio della Falconara-Orte). Tra le azioni previste, una riguarda il “nodo di Falconara” con il progetto di realizzare una bretella di collegamento a binario semplice diretta verso Nord, fra le linee “romana” e “adriatica”, la “Variante di Falconara” a doppio binario (4,4 km) tra le stazione di Montemarciano e Falconara Marittima, lo spostamento più a nord della stazione di Montemarciano e la costruzione della stazione di Jesi Interporto.

6.6. L'ultimo miglio: la gestione attuale.

Per *ultimo miglio* si intende nel gergo trasportistico il tratto terminale di interconnessione tra le reti autostradali e ferroviarie e le aree portuali.

Gli aspetti infrastrutturali, organizzativi e di conseguenza anche economici relativi all'ultimo miglio, costituiscono un elemento cruciale per determinare la competitività del trasporto intermodale.

Il trasferimento dei carri merci dalla stazione di arrivo ai binari di carico e scarico e da questi ai binari di parcheggio è un'attività indispensabile alla produzione del servizio ferroviario. Spesso si tratta di un'attività gestita da un operatore distinto da quello che gestisce il servizio ferroviario e in alcuni casi è un unico operatore di manovra che gestisce il servizio per conto di tutte le imprese di trasporto ferroviario che utilizzano il terminal.

Nel porto di Ancona l'organizzazione dell'ultimo miglio avviene in questo modo. I movimenti merci da e per il porto riguardano oggi i carri di carbone e i coils.

Il servizio ferroviario è gestito da Trenitalia Cargo. Tuttavia i soggetti che intervengono nella gestione dell'ultimo miglio sono almeno tre: al gestore del trasporto si affianca innanzitutto SERFER che compie le operazioni di manovra all'interno della stazione di Ancona. Trenitalia Cargo ha deciso di non effettuare l'operazione in autoproduzione ma di affidarla ad un soggetto terzo. Successivamente intervengono gli operatori portuali, nello specifico la compagnia CPS, per la presa e consegna dei carri all'interno del porto.

L'attuale frammentazione, pur prevedendo la presenza di più soggetti, non impedisce la fluidità considerando che i flussi di traffico sono comunque contenuti.

Serfer opera con una squadra di manovra composta da 2 gruppi, ciascuno di 2 operatori. Lavorano 4 ore al mattino (8-12) con 1 operatore a bordo e 1 a terra e 4 ore la sera.

Figura 19 Soggetti che intervengono nell'ultimo miglio ferroviario



Fonte: Istao, OTM

E' necessaria 1 ora di manovra per ogni treno, anche se a volte non è continua. L'unica operazione che viene effettuata è quella di "sdoppiamento" del treno. Un treno carbone è lungo circa 420 metri. I binari di presa e consegna al porto ricordiamo sono invece di circa 300 metri.

A Falconara invece la manovra è gestita da RFI. Qui si effettuano sia operazioni di traslazione che di smistamento. I clienti sono principalmente New Holland, Golden Gas, Acqua Minerale, Indesit Company.....

Occorre però valutare se il sistema continui ad essere efficace ed efficiente nel caso di incremento del traffico intermodale.

Un altro aspetto oggi marginale, ma che potrebbe diventare più strategico in considerazione di un forte incremento di traffici in entrata, è rappresentato dalle dogane.

Le dogane hanno una funzione essenziale nel commercio internazionale e nel sistema economico e sociale, ovvero quello di assicurare i controlli e la loro efficacia senza incidere negativamente sulla celerità dei traffici.

Il ruolo della dogana è quindi complesso, perché oscilla fra il dover agevolare i flussi commerciali e garantire i cittadini per la sicurezza e i controlli. Certo è che le procedure doganali sostanzialmente rappresentano “per la merce” delle frizioni in termini di costi diretti ed indiretti che ne aumentano il costo generalizzato logistico totale, influenzando la distribuzione dei flussi tra i nodi delle reti e dei sistemi logistici.

Organizzativamente, in un contesto di traffico container sostenuto è indispensabile annullare le attese burocratiche create dalle Dogane o dalla programmazione degli arrivi/partenze dei convogli.

Andrebbe valutata la possibilità di estendere l’area dei controlli doganali, attualmente compresa entro la cinta portuale, fino al territorio del terminal ferroviario di destinazione. Di fatto, l’eventuale sdoganamento di merci in import potrà essere effettuato alla cinta dell’inland port in quanto limite ultimo del territorio portuale entro il quale la merce può essere movimentata liberamente.

In sostituzione delle procedure manuali e documentazione cartacea che oggi caratterizza il transito delle merci oltre la cinta portuale, occorre prevedere il ricorso a procedure totalmente automatiche da operare telematicamente da computer, attivi 24 ore su 24. Queste procedure automatiche implementano quanto previsto dal Codice Doganale Comunitario. La più appropriata modalità d’implementazione del Codice Doganale Comunitario (a somiglianza di quanto già operante a Rotterdam e Barcellona) è quella della “dogana virtuale” per via telematica, che richiede l’informatizzazione totale dei sistemi amministrativi e dei processi attuati dagli operatori globali utilizzanti il porto (e necessariamente dei terminalisti portuali e dei correlati servizi logistici).

6.7. La questione del sostegno pubblico al trasporto ferroviario

E’ noto che il trasporto ferroviario di merci stenti a decollare nel contesto italiano. Prima della liberalizzazione eravamo il secondo Paese europeo per volumi di traffico intermodale e la sostenibilità economica era garantita dai bassi prezzi di vendita della

vezione ferroviaria da parte dell'incumbent (Trenitalia). Oggi l'Italia rappresenta il fanalino di coda in Europa per la quota di merce trasportata via ferrovia e come abbiamo già illustrato nei precedenti capitoli i motivi sono molti.

La situazione strutturale si è aggravata ulteriormente con la crisi economica e il trasporto ferroviario ne ha risentito più delle altre modalità di trasporto. In generale i volumi di traffico si sono ridotti per tutti, ma a questo fenomeno si è aggiunto un progressivo smantellamento di servizi intermodali nazionali offerti sul mercato, il che ha procurato una riduzione più che proporzionale rispetto alla caduta della domanda.

Oggi, i costi reali della trazione ferroviaria, specie per l'intermodalità terrestre nazionale, sono difficilmente comparabili con il costo tutto-strada per una serie di motivi, tra i quali spiccano gli alti costi di terminalizzazione in arrivo e in partenza, cui si aggiungono spesso oneri relativi alla terminalizzazione su gomma.

In molti Paesi dell'Unione Europea sono i Governi nazionali ad assumere decisioni di politica attiva dei trasporti, destinando incentivi per lo sviluppo dell'interscambio ferro-gomma.

Gli aiuti al trasporto ferroviario sono considerati dall'Unione Europea compatibili con la normativa sugli aiuti di Stato, al punto tale che sono state recentemente adottate da alcune Regioni italiane leggi regionali di incentivazione su cui la Commissione Europea ha espresso parere favorevole.

Lo studio ha voluto analizzare alcune delle esperienze regionali di intervento a sostegno del traffico ferroviario e dell'intermodalità, con l'obiettivo di fornire utili indicazioni affinché possa definitivamente decollare anche questa modalità di trasporto in una regione, come le Marche, in cui la modalità ferroviaria è pressoché assente. In appendice C è inoltre riportata una scheda sintetica degli interventi negli Stati europei.

Regione Emilia Romagna (L.R. n.15/2009). L'intento della legge è quello di favorire il riequilibrio modale nel trasporto delle merci stimolando lo sviluppo del trasporto ferroviario intermodale e tradizionale (attualmente in calo). Non secondario è l'intento di ridurre l'inquinamento ambientale, favorendo al tempo stesso l'incremento della sicurezza della circolazione.

La logica sulla base della quale vengono definiti gli incentivi al trasporto su ferro è quella di compensare i costi esterni (quelli dovuti all'inquinamento acustico, agli inquinanti e al clima, agli incidenti, all'infrastruttura stessa) prodotti dal treno rispetto a quelli prodotti dai mezzi che viaggiano su strada.

Secondo quanto indicato dal programma Marco Polo il differenziale tra treno e gomma è pari a 2 centesimi di euro per tonn/km, e tuttavia sono ridotti del 50% secondo una recente direttiva UE (GU UE 2008/c184/087)¹¹.

¹¹ Proprio recentemente invece in occasione della Call 2010 del Marco Polo è riconosciuto il sostegno economico al differenziale totale tra i costi esterni del trasporto su strada e quelli del trasporto su ferrovia, pari a 2 centesimi di euro.

Il contributo è calcolato su base chilometrica fino ad un massimo di 120 km e prevede 1 centesimo di euro per tonnellata per chilometro se il servizio dura più di un anno. Ovvero è riconosciuto 1 centesimo di euro per t per km per il primo anno, 0,9 centesimi di euro per t per km al secondo anno, 0,8 centesimi di euro per t per km al terzo anno).

Se il richiedente è l'impresa ferroviaria il contributo si riduce del 30%. Il contributo non può inoltre superare il 30% del costo totale del trasporto ferroviario per ciascun servizio aggiuntivo. L'importo massimo del contributo annuale è pari a 400.000 euro se i servizi aggiuntivi hanno durata di un anno, 500.000 euro se la durata è di due anni, 600.000 euro se la durata è di tre anni

L'Emilia Romagna stima un incremento dei flussi ferroviari intorno a 1,5 milioni di tonnellate l'anno, una riduzione del flusso di automezzi in circolazione nei 3 anni pari a 250.000 unità, ed una sensibile riduzione delle emissioni dei principali agenti inquinanti.

L'impegno complessivo della Regione Emilia Romagna è pari a 9 milioni di euro in 3 anni.

Regione Friuli Venezia Giulia (L.R 15/2004, art. 21 e Dpres 256/2006) - La normativa citata intende sostenere non solo i servizi di trasporto ferroviario intermodale ma anche a nuovi servizi marittimi. Il criterio sulla base del quale vengono concessi contributi, come nel caso dell'Emilia Romagna è, di nuovo, la compensazione tra i costi esterni generati dalla strada e quelli generati dal ferro.

Sebbene si faccia riferimento agli stessi valori contenuti nel programma Marco Polo, la Regione stabilisce forfaitariamente un contributo di 33 euro per UTI con calcolo preliminare del peso medio di un unità di trasporto intermodale e di una percorrenza (intorno ai 100 km). Sono poi previsti coefficienti correttivi specifici nel caso di tratte che attraversino uno o più Paesi.

Tabella 19. Regione Friuli Venezia Giulia: procedimento per la stima del contributo

Calcolo misure contributi base	
Definizione delle unità di trasporto	peso lordo tonn
n.1 autotreno, autoarticolato	44
n. 1 cont 40' o n. 2 d 20'	44
nr.1 cassa mobile mt 7,15/7,45	18
media per unità (UTI) al netto tara (A)	27
Costi esterni	
Modalità di trasporto	Costi esterni specifici (€ tonn/km)
Trasporto su strada (B)	0,024
Trasporto ferroviario (C)	0,012
KM medi (D)	100
Costi esterni per UTI/modalità x km 100 in €	
Trasporto su strada ($A*B*D=E$)	66
Trasporto su ferrovia ($A*C*D= F$)	32
CONTRIBUTO PER UTI (E-F)	33

Fonte, OTM su Friuli Venezia Giulia L.R 15/2004, art. 21 e Dpres 256/2006

Regione Campania: Dgr 1609/2007 - La formula adottata è quella di una sovvenzione diretta, destinata a coprire la differenza tra costi e ricavi di gestione del servizio navetta Interporto di Nola – Porto di Napoli nei primi tre anni (start up).

Anche in questo caso l'obiettivo ultimo è quello di incrementare l'efficienza e la sicurezza del trasporto delle merci nella regione riducendo al contempo l'impatto ambientale.

Sostanzialmente è stato sviluppato un business plan in cui, a fronte di possibili ricavi generati dall'avvio di 5 navette settimanali (anno 1) e 10 navette settimanali (anno 2 e 3), si dimostra che i costi, non solo relativi alla vezione ferroviaria ma anche alla terminalizzazione, sono superiori ai ricavi del 31% nel primo anno, 23% nel secondo anno e 8% nel terzo anno. La quota eccedente dei costi viene coperta dalla sovvenzione diretta. Destinatario dell'aiuto è l'Interporto Campano Spa cui spettano, in questo caso, obblighi e diritti del vettore.

Tra i benefici attesi vi è quello di eliminare 1.800 autoarticolati l'anno per effetto dell'intervento. L'ammontare complessivo dell'aiuto è di € 1.322.000.

Tabella 20. SINTESI COSTI-RICAVI servizio navetta Interporto di Nola – Porto di Napoli

RICAVI	Anno 1	Anno 2	Anno 3
Navette settimanali	5	15	10
Navette anno	250	375	500
Andata (UTI/Anno)	6.500	11.500	17.000
Ritorno (UTI/Anno)	1.500	2.500	4.000
Totale	8.000	14.000	21.000
Ricavi (140 euro per TEU)	1.120.000	1.960.000	2.940.000
COSTI	Anno 1	Anno 2	Anno 3
Trasferimento su rimorchio (trailer) Container terminal porto di Napoli - terminal ferroviario Porto di Napoli	160.000	263.000	336.000
Movimentazione nel terminal ferroviario porto di Napoli	240.000	377.500	525.000
Manovra ferroviaria Porto di Napoli-Napoli traccia	20.000	35.000	52.500
Veazione ferroviaria Napoli traccia-Interporto di Nola	500.000	700.000	650.000
Manovra ferroviaria Interporto di Nola-Terminal intermodale interporto di Nola	72.000	103.500	126.000
Movimentazione nel termina intermodale di Interporto di Nola	224.000	366.500	462.000
Consegna/ritiro del contenitore su veicolo stradale nell'ambito del distretto di Nola	400.000	700.000	1.029.000
	1.616.000	2.545.500	3.180.500
DIFFERENZA = SOVVENZIONE	- 496.000	- 585.500	- 240.500
	-31%	-23%	-8%

Pur non entrando nel merito dell'intervento di ciascuna Regione i suggerimenti che provengono dalle formule adottate sono diversi.

Grafico 16. Valutazione comparata del sistema di sostegno al traffico ferroviario

					
AMMONT.	1 cent per TONN/KM (anno 1) 0,9 cent per TONN/KM (anno 2) 0,8 cent per TONN/KM (anno 3)	33 euro per UTI + coeff correttivi a seconda della lunghezza della tratta	1.322.000 € 31% dei costi sostenuti per la gestione 18% dei costi sostenuti 8% dei costi		
CARATTER.	VARIABILE in funzione: - dei km realmente percorsi - del peso del treno	VARIABILE in funzione di: -UTI			
Esempio (anno 1)	Contributo di 840 € a treno CON Carico di 700 tonn Percorso max fin.: 120 Km	Contributo di 825 € a treno con Treno: 25 UTI			

Fonte: IstaO, OTM

Sembra evidente che la formula adottata dal Friuli Venezia Giulia sia più snella per chi ha l'onere di applicarla rispetto a quella stabilita dall'Emilia Romagna dove è a carico del beneficiario l'onere di dimostrare peso della merce e chilometri percorsi.

Per ottenere il massimo dei contributi in Emilia Romagna occorrerebbe percorrere almeno 120 km con un treno carico 700 tonnellate di merce, ovvero con una prestazione massima del treno (1.000-1.200 tonnellate).

Come risulta dalle statistiche del traffico di container via treno, negli anni scorsi il peso medio di un carico nel porto di Ancona si aggira intorno alle 400 tonnellate di merce. Il peso del resto dipende dalla tipologia di merce trasportata e la scelta di privilegiare il tonnellaggio finisce con il determinare, a monte, un sostegno maggiore a certe tipologie di merci piuttosto che altre.

Di tutt'altra natura il sostegno previsto dalla Regione Campania tuttavia giustificabile dal fatto che si tratta di un servizio specifico necessario a decongestionare il traffico nel porto di Napoli e a favorire l'utilizzo della ferrovia, possibile a partire dall'Interporto di Nola. Gli oneri accessori, rispetto alla versione ferroviaria, rappresentano i 2/3 dei costi totali e solo una sovvenzione diretta, destinata a coprire parte di quei costi può rendere economicamente sostenibile un servizio di questo tipo.

7. SOMMARIO E CONCLUSIONI

Lo studio ha voluto compiere un salto in avanti: immaginare di avere a disposizione la cosiddetta banchina Marche, destinata principalmente a gestire il traffico container del porto e dunque candidata a far compiere un salto di qualità importante allo scalo dorico.

Una banchina di 950 metri e di 20 ettari, considerando il futuro pescaggio, e tenendo conto della capacità media di altri terminal container in Italia, potrebbe essere in grado gestire 400-450 mila teus consentendo ad Ancona di inserirsi tra i porti di media dimensione in Italia.

Tuttavia la sola realizzazione non basta a garantire realmente l'arrivo di traffici di tale portata.

Lo studio ha dunque voluto sviscerare tutti quei fattori che determinano la capacità di attrazione dello scalo dorico, quelli riguardanti il mercato e quelli attinenti la dotazione infrastrutturale, per individuare le strategie e le azioni da mettere in campo.

La crisi internazionale ha avuto un forte impatto sui traffici e in genere su tutta l'industria dello shipping mondiale. I traffici mondiali del 2009, nel solo segmento container sono diminuiti dell'ordine del 10-11%. Per avere un parametro è come se fossero scomparsi più o meno tutti i traffici legati alla portualità del Mediterraneo. Pur essendo in corso una lenta ripresa, le grandi compagnie internazionali sono alle prese con operazioni di ristrutturazione, di razionalizzazione dell'offerta e dei servizi e degli investimenti in nuove iniziative. Se fino a qualche mese fa il problema principale era quello di adeguare l'offerta (di navi, terminal, linee) ad una domanda fortemente crescente, oggi tutta la capacità creata rappresenta una sorta di palla al piede. In questo contesto tuttavia emergono anche aziende e operatori meno esposti e più attivi sul fronte degli investimenti e dello sviluppo.

Nel periodo di crisi, Ancona ha ben risposto con una contrazione dei traffici più contenuta rispetto ad altri concorrenti. Questo tuttavia non risolve problemi strutturali del traffico merci, in particolare container, che lo scalo dorico presenta da anni. Il porto ha dimensioni ridotte, cresce molto meno di altri porti dell'Adriatico, è fuori dai circuiti di terminal operator internazionali o di network portuali che possono suscitare nel loro complesso l'interesse delle compagnie di navigazione.

Il bacino di riferimento del porto di Ancona resta di carattere prevalentemente locale. Nel segmento container si limita alle Marche e raramente a qualche provincia limitrofa; anzi come risulta dall'indagine realizzata sulle imprese e dalle interviste realizzate con alcune tra le principali case di spedizione internazionali che operano nelle Marche, molte delle merci regionali utilizzano i porti del Tirreno.

Le aziende marchigiane vendono molto secondo la formula di resa ex-work, lasciando al cliente scelte e oneri per il trasporto della merce a destinazione. Spesso i clienti

internazionali e i relativi spedizionieri hanno relazioni e referenti più consolidati con porti, storicamente più forti di Ancona, come Genova, La Spezia, Livorno.

A questo si aggiunge una caratteristica di carattere più strutturale. Le merci che vanno oltre Gibilterra, ovvero le Americhe, sono tutte destinate a passare per il Tirreno secondo l'opinione delle case di spedizione intervistate. I servizi, in termini di frequenza di linee, noli, transit time sono molto più competitivi e giustificano il maggior costo relativo alla tratta stradale. Se questo è vero per le merci marchigiane lo è ancora di più per quelle che entrano ed escono da Abruzzo e Umbria.

Proprio su questo fronte si aprono però spazi interessanti per l'Interporto di Jesi che può intercettare tutto quel mercato imprendibile per lo scalo di Ancona, ovvero le merci locali dirette e provenienti dalle Americhe. Buoni collegamenti con Livorno, la Spezia e Genova garantirebbero questo.

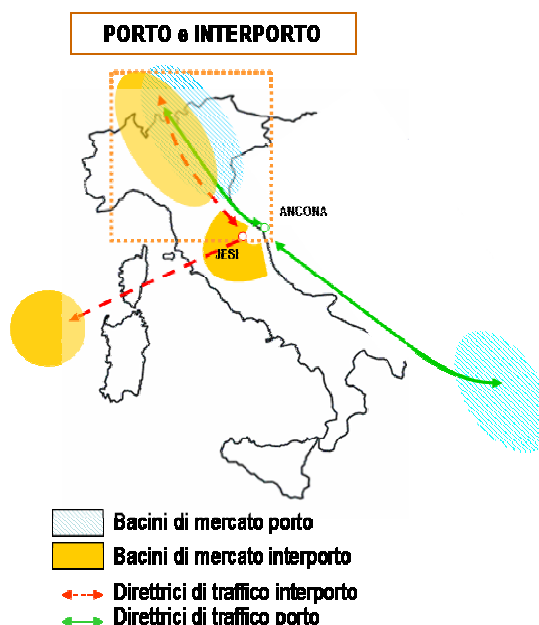
Come segnale delle possibilità di sviluppo di collegamenti ferroviari tra le Marche e il Tirreno viene citato il servizio di collegamento tra lo scalo merci ferroviario di Jesi e il porto di Genova. Si tratta di un servizio, effettuato con un treno che parte da Jesi e che viene completato nella stazione di Arezzo, con una frequenza almeno settimanale, fornito dalla compagnia Ignazio Messina la quale fornisce prevalentemente collegamenti marittimi con l'Africa, il Medio Oriente e il Mediterraneo.

Tra porto e interporto non ci sarebbe concorrenza perché i due nodi andrebbero a servire mercati diversi pur rispondendo ad una domanda di trasporto comune legata alle Marche e alcuni territori limitrofi. Agli occhi del mercato, porto e interporto possono anche reggersi in maniera autonoma servendo segmenti di domanda di trasporto che oggi si rivolge a nodi logistici extraregionali.

Tuttavia l'avvio di un servizio ferroviario di questo tipo dipende dalle scelte delle compagnie di navigazione. Nella tariffa di trasporto marittimo è infatti compresa anche la parte terrestre. In un periodo come quello attuale, caratterizzato da noli estremamente bassi, diventa scarsamente giustificabile la tratta ferroviaria. Dovrebbero entrare in gioco anche altri elementi come l'eco-sostenibilità di questa modalità di trasporto suscettibile dunque di il sostegno pubblico.

Oltre a questo segmento, l'Interporto può continuare a offrire servizi di trasporto per le merci che viaggiano tra il Centro Italia e i mercati del Nord Italia e di parte dell'Europa

Il porto di Ancona invece per raggiungere volumi di 400 mila teus deve essere in grado di intercettare altri mercati presumibilmente sulla direttrice Nord, ovvero posizionarsi al



meglio lungo la direttrice marittima e terrestre che consente di raggiungere i grandi mercati di consumo. Oggi e sempre più in prospettiva, i traffici internazionali che interessano l'Italia sono legati all'importazione di beni di consumo e sempre meno all'export di un territorio che si va de-industrializzando. Occorre dunque convincere una compagnia internazionale a dirottare da un altro porto allo scalo dorico i traffici verso Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, importanti bacini di consumo italiani. Si tratterebbe di traffici provenienti dall'Est del Mondo. L'interlocutore del porto è l'armatore, la compagnia di navigazione e meno la casa di spedizione locale.

Si configura così, a corollario di quanto analizzato per il porto, un ruolo assolutamente complementare di porto e interporto. Le merci marchigiane che viaggiano su container marittimi partirebbero dallo scalo di Ancona per l'Est del Mondo e dal Tirreno via interporto per le Americhe.

Come detto le compagnie di linea internazionali scelgono un porto cercando di rastrellare il più possibile container e di farlo nella maniera più efficace ed efficiente possibile, garantendo tempi certi e ridotti per raggiungere i mercati finali. Questo significa tempi di evacuazione dal porto contenuti, costi e tempi per raggiungere il cliente finale il più bassi possibili.

L'arrivo di 400.000 teus comporta la necessità di gestire in ingresso e uscita dal porto circa 1.500 tir al giorno (considerando opportuni coefficienti di riempimento), che si aggiungerebbero a quelli imbarcati sui traghetti (200.000 l'anno, quasi 1.000 al giorno) con un impatto sulla gestione portuale e soprattutto sulla città fortissimo.

Ne segue l'assoluta urgenza di sincronizzare la realizzazione della banchina con la realizzazione della cosiddetta Uscita a Ovest.

Accanto all'opera stradale è tuttavia opportuno puntare l'attenzione sulla possibilità di sviluppare traffico ferroviario da e verso i clienti finali.

E' noto che l'Italia sia uno dei Paesi europei in cui il traffico ferroviario sia meno sviluppato ed è questa una delle ragioni per cui i nostri porti sono meno competitivi di quelli del Nord Europa o di astri nascenti come Koper e Costanza. In Italia, la media di teus trasportati via ferrovia nel 2008 è stata dell'11%, in calo rispetto all'anno precedente e con un prevedibile peggioramento in ragione della crisi del 2009. Solo Trieste è in controtendenza ed ha raggiunto ormai una quota di traffico via treno sul totale dei container movimentati intorno al 30%.

Le ragioni di questa debolezza sono diverse, alcune delle quali riconducibili a carenze dell'offerta: per esempio la mancanza di binari all'interno dei porti, la presenza di strozzature lungo le linee ferroviarie, inefficienze nelle operazioni di terminalizzazione.

Sul fronte della domanda invece restano alte le tariffe ferroviarie rispetto alla concorrenza della strada.

Anche in questo caso lo studio ha voluto analizzare potenzialità e eventuali limiti del porto, non allo stato attuale, ma immaginando di dover gestire una quota di quei 400.000 teus via ferrovia. Se la percentuale fosse del 25%, significa che il porto e tutto il sistema ferroviario dovrebbero essere in grado di gestire 100.000 teus l'anno via ferrovia.

A questo valore, tenendo conto dei carichi medi di un treno, corrispondono circa 10 treni al giorno, che si aggiungerebbero a quelli attualmente movimentati in larga prevalenza per il carbone (da 3 a 5 al giorno).

Secondo le statistiche disponibili, fino ad oggi il porto di Ancona ha gestito negli anni di più intensa attività, ovvero negli anni 2006 e 2007, circa 5-6 treni al giorno. Il salto sarebbe notevole.

Sul fronte infrastrutturale tuttavia l'Autorità Portuale, in collaborazione con gli Enti competenti, ha avviato una serie di interventi che consentono di potenziare la dotazione di binari interni allo scalo. In particolare il recupero dell'ex scalo Marotti consentirebbe di aggiungere ai binari esistenti altri quattro fasci di binari e uno spazio adeguato alla formazione dei treni. Secondo una prima stima la capacità dello scalo si aggirerebbe intorno ai 75.000 UTI l'anno.

Una criticità maggiore è invece rappresentata dall'organizzazione del cosiddetto ultimo miglio ferroviario. Ad oggi per la vezione e terminalizzazione intervengono tre operatori: Trenitalia, che decentra a Serfer le operazioni a terra nella stazione ferroviaria di Ancona e la Compagnia Portuale per le operazioni all'interno del porto. E' chiaro che in questo momento non esistono inefficienze particolari; un sistema così articolato potrebbe però essere a rischio in caso di un incremento di attività come quello ipotizzato.

La presenza di 10 treni giorno aggiuntivi non rappresenta invece un vincolo per la rete ferroviaria lungo la dorsale adriatica. Se teniamo conto del traffico attuale, non esistono particolari problemi ad individuare tracce verso Bologna o Milano, anche in orari diurni e con un ottimo *transit time*.

Vi è come noto il problema della strozzatura legata alla galleria di Cattolica. Sulla Galleria di Cattolica esistono infatti limiti per casse mobili o carri PC 45 e superiori. Possono circolare ad oggi solo sul binario dispari (in direzione Sud) a 6 km orari dal KM 136.380 al Km 137.00 (per 620 mt) il che significa occupare un tempo molto lungo. Attualmente passano sulla galleria di Cattolica solo 2 treni di questo tipo e comunque la capacità effettiva della dorsale viene solo parzialmente ridotta.

Nel 2010 comunque inizieranno i lavori per mettere a norma la galleria. Tali lavori dovrebbero terminare entro il 2012.

Il problema principale resta il costo del servizio ferroviario e l'incidenza sulla tratta complessiva *doot to door*. Il trasporto ferroviario, soffre una concorrenza agguerritissima del trasporto via camion che per costi e flessibilità resta la modalità di trasporto più competitiva. Per questo motivo diverse Regioni italiane sono intervenute legiferando in materia di sostegno all'intermodalità. Lo studio ha analizzato accuratamente le normative che fanno capo alle Regioni Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia e Campania.

Le prime due Regioni hanno adottato un approccio simile. Intendono sostenere tutti i traffici ferroviari aggiuntivi rispetto a quelli attuali che partono da nodi logistici regionali. Entrambe stabiliscono che l'ammontare del contributo vada a coprire una quota pari

alla metà della differenza tra i costi esterni (incidentalità, congestionamento, inquinamento atmosferico) generati dalla strada e quelli procurati dal treno.

L'applicazione di questo criterio differisce poi tra le due realtà. In particolare la Regione Emilia Romagna stabilisce che il contributo sia funzione dei chilometri percorsi e delle tonnellate effettivamente caricate; la Regione Friuli Venezia Giulia stabilisce un ammontare per unità di trasporto intermodale pari a 33€, calcolato sulla base di un peso medio per UTI e di 100 km di traffico percorso.

Per la Regione Campania, la formula è una sovvenzione diretta, destinata a coprire la differenza tra costi e ricavi di gestione del servizio navetta Interporto di Nola – Porto di Napoli nei primi tre anni di attività.

Sarà opportuno valutare queste esperienze e, nel tempo, la loro efficacia, per valutare le misure necessarie a fare decollare servizi intermodali anche nelle Marche.

Lo studio ha messo in luce alcune questioni importanti.

Lo sviluppo del traffico intermodale insieme alla sincronizzazione delle opere da realizzare (banchina, uscita a Ovest, scalo ferroviario) costituirebbe prima di tutto una necessità per la città, per evitare un livello di congestionamento del territorio che l'arrivo di ulteriori traffici potrebbe generare.

Sul fronte dell'intermodalità mare-ferrovia, la capacità commerciale della dorsale adriatica e le iniziative di potenziamento dei binari all'interno dell'area portuale rappresentano un punto di forza. Anche l'avvio del terminal container presso l'Interporto (e la presenza dell'Aeroporto di Falconara) costituisce di fatto un incremento notevole di capacità complessiva del territorio, che può essere tradotta in offerta di trasporto e logistica a servizio di diversi segmenti di mercato. Le sinergie che sulla carta i nodi infrastrutturali possono mettere in campo (offerta di servizi logistici, servizi shuttle tra porto e interporto, composizione unica di treni) amplificano ulteriormente la capacità. Peraltro aggiustamenti opportuni in termini organizzativi soprattutto nella fase di terminalizzazione sono necessari.

Affinché questa capacità si traduca in effettivo sviluppo occorre che soggetti gestori e soprattutto operatori anche esterni vedano nei nodi regionali opportunità di fare business. Interventi specifici, a sostegno del mercato, come qualche forma di contributo al servizio ferroviario, sono sicuramente ben accettati. Come sarebbero importanti accordi con *inland terminal* lontani, su cui rastrellare traffico. E' del resto su queste linee di azione che si muovono porti come quelli spagnoli o Koper che stringe accordi con Ungheria e Romania.

Ma l'azione va svolta anche su altri fronti, quelli che riescano a *sradicare Ancona da un isolamento e un localismo, che stona con le prospettive disegnate per il sistema infrastrutturale e logistico di questa regione*. E qui possono agire i soggetti istituzionali.

Vi sono iniziative interessanti e nuove da cui il porto di Ancona è escluso. Ne è un esempio l'accordo tra i porti dell'Alto Adriatico di Venezia, Trieste, Ravenna e Koper,

che è diventato ormai un soggetto che, in tutte le sedi opportune, rivendica un ruolo da protagonista.

Inoltre, da anni questo territorio è fuori dall'attenzione delle politiche europee (e a volte nazionali) delle infrastrutture e dei trasporti. Una volta fuori dal progetto Corridoio Adriatico, non vi è stata nessuna iniziativa di tale rilievo in cui la regione e parte del territorio fosse inserita. L'Italia con il Corridoio V, il Corridoio I e l'asse Genova-Rotterdam ha di fatto privilegiato il Nord e il fronte Ovest dell'Italia; basti pensare agli interventi per l'Alta Velocità. Ne consegue che le regioni adriatiche sono sempre più penalizzate e si sta creando una nuova dicotomia tra Est e Ovest dell'Italia.

Eppure gli spazi per recuperare almeno in parte un ruolo e la progettualità del Corridoio Adriatico non mancherebbero. Da alcuni mesi è in corso un processo di ridefinizione, ovvero di integrazione ed estensione, dei progetti prioritari dell'Unione Europa in tema di TEN-T. Tra le spinte che provengono dai vari territori va segnalata l'iniziativa di estendere il progetto ferroviario n. 23 che, nella sua veste originaria, parte da Danzica in Polonia per raggiungere Graz in Austria e che si allungherebbe al Friuli Venezia Giulia e passando per il Veneto a Bologna, fino a Ravenna.

Nell'ottobre 2009 scorso 14 regioni di 4 Paesi europei (Polonia, Austria, Repubblica Ceca e Italia) hanno ribadito, alle istituzioni della Commissione, il loro impegno a sostenere il Corridoio Adriatico-Baltico.

Ancora una volta questo territorio rischia di rimanere fuori da iniziative, è vero tutte da concretizzare, ma che di fatto finiscono per determinare un confine netto tra l'Europa che conta e quella che conta sempre meno.

BIBLIOGRAFIA

ANSF (2008) – Rapporto Annuale sulla sicurezza delle Ferrovie – www.cesifer.it

Autorità Portuale di Ancona (2009) – Piano Operativo triennale 2009-2011

Beretta E, Dalle Vacche A., Migliardi A, (2009)- Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo in Questioni di Economia e Finanza. Banca d'Italia (Occasional papers) n. 39

Bologna S., (2006) Allegato al documento “Osservazioni e proposte sulla portualità”, dattiloscritto per il CNEL, 2006.

Bologna S. (2009) Aspetti evolutivi della portualità italiana, in Documenti n.11 – Il sistema portuale italiano tra esigenze di riforma e difficoltà congiunturali, Atti del Convegno, 3 febbraio 2009

Borruso G. Polidori G. (2003) – Trasporto merci, logistica e scelta modale. I presupposti economici del riequilibrio modale in Italia. Franco Angeli, Milano

Camera dei Deputati- Documento Di Programmazione Economico-Finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2010-2013 - Allegato II. Programma Delle Infrastrutture Strategiche – Luglio 2009

Cazzaniga Francesetti, D. (2006) “I criteri di scelta dei porti internazionali e i porti italiani, VIII Congresso SIET, Trieste, giugno

Cazzaniga Francesetti D. (2005), “Italian versus Northern Range port competitiveness; a transportation cost analysis in Chinese trade”, European Transport, n. 30,

CENSIS ASSOPORTI (2008) - La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione - Analisi dell'impatto economico e occupazionale dei porti commerciali italiani.

CNEL (2005), La competitività della portualità italiana.

CNEL (2006a), Osservazioni e proposte su “La competitività della portualità italiana”.

CNEL (2006b), Dossier conoscitivo ed istruttorio di supporto al documento di Osservazioni e proposte su “La competitività della portualità italiana”.

European Commission (2009) – Directorate General for Energy and Transport

TEN-T - Trans-European Transport Network Implementation of the Priority Projects – Progress report 2009 (septempber 2009)

ESPO (2009)- Annual Report - 2008-2009

Friedman T.L (2006), “Il mondo è piatto”, Milano, Mondatori.

ISFORT (2007), Masterplan della logistica del Molo Italia..

Fornasiero, E. Libardo A. (2009), L'intermodalità marittima e ferroviaria: efficienza trasportistica e scelte di mercato, in Economia dei servizi, Il Mulino 2009

Iannone F. (2008), Il ruolo delle dogane nell'ambito dei traffici marittimi containerizzati , - Università Federico II di Napoli - 2 ottobre 2008

Marchese U. (2001) – Economia dei trasporti marittimi. Argomenti e problemi. Bozzi Editore, Genova.

Ministero dei trasporti e delle infrastrutture (2009)- Conto Nazionale dei trasporti e delle Infrastrutture anni 2007-2008

Musso E. (2000) – Aspetti economici del trasporto intermodale in A. Sciomachen, P.Pallottino (a cura di) – Scienze delle decisioni per i trasporti, Franco Angeli, Milano.

Notteboom T (2009) - Economic analysis of the European seaport system. Report serving as input for the discussion on the TEN-T policy Report prepared by Prof. Dr. Theo ITMMA – University of Antwerp 2009

Pettenati P., Simonella I. (a cura di) (2000) Il Porto di Ancona: prospettive di sviluppo e vincoli territoriali (P. Pettenati e I. Simonella), Camera di Commercio, Ancona,

Pettenati P. e I. Simonella I (2001) “Il trasporto marittimo in Adriatico: scenari e prospettive”, in Adriatico, Rivista quadrimestrale di politiche, territori e culture, n.2, dicembre 2001.

Pettenati P. e I. Simonella I (2003) - Osservatorio sul porto di Ancona. Rapporto 2003 Parte prima: Il traffico mercantile nel porto di Ancona. Natura, prospettive e impatto economico. Parte seconda: Short Sea Shipping in Adriatico e Ionio, , in Supplemento del Bollettino della Camera di Commercio di Ancona, ottobre 2003.

Pettenati P. e I. Simonella I (2004) - “I porti e le politiche europee di trasporto in Adriatico-Ionio” in Economia Marche, n.2., 2004

Pettenati P. e I. Simonella I. (2004) - "Reti transeuropee di trasporto e bacino Adriatico-Ionio: recenti evoluzioni e scomparsa del progetto Corridoio Adriatico" , in Bollettino della Camera di Commercio di Ancona, n.1, 2004

Provincia di Alessandria, Energia e Territorio spa – La rete ferroviaria del nord Ovest e servizio dei porti liguri – Progetto Interreg 3B

Puliafiitto,, P. – Merlino, M.– Ferrari, C. (2009),*L'evoluzione dei traffici marittimi nell'area del Mediterraneo in Mediterraneo: possibili scenari futuri*

Regione Campania Giunta Regionale - Seduta del 14 settembre 2007 - Deliberazione N. 1609 - Area Generale di Coordinamento N. 14 - Trasporti e Viabilità - Servizio di trasporto combinato strada-rotaia tra i terminal container del Porto di Napoli ed il Distretto di Nola. Concessione di contributi in regime di aiuto. Bollettino Ufficiale Della Regione Campania - n. 54 del 15 ottobre 2007

Regione Emilia Romagna - Legge regionale 04 novembre 2009, n. 15 - Interventi per il trasporto ferroviario delle merci - Bollettino Ufficiale n. 182 del 4 novembre 2009

Regione Friuli Venezia Giulia, L.R 15/2004, art. 21 e Dpres 256/2006: Regolamento di attuazione degli interventi per lo sviluppo dell' intermodalità

Simonella I. (2007) a cura di. *Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio. I traffici al 2006 e le prospettive di sviluppo della portualità nel Mediterraneo*. Relazione presentata al Forum delle camere di commercio dell'Adriatico Ionio - Portonovo di Ancona, 29 maggio 2007 - e pubblicata nel supplemento al periodico "Qui Economia" N.3/2007 – dicembre 2007

Simonella I. (2008) a cura di. *Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio. Rapporto sui traffici al 2007*. Relazione presentata al Forum delle camere di commercio dell'Adriatico Ionio - Split, 24 aprile 2008

Simonella I. (2009) a cura di. *Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio. Maritime traffic in 2008 and european policies* . Relazione presentata al Forum delle camere di commercio dell'Adriatico Ionio - Agrinio, 29 aprile 2009.

Siviero L. (2004) – Itinerari trasversali mediterranei e intermodalità ferro-mare, relazione presentata alla VII riunione degli Economisti dei Trasporti, Genova 2004.

Siviero Lucio (2005), *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*, Franco Angeli, Milano.

Spirito P. (2007), "Il sistema italiano dei porti mediterranei e l'integrazione con il traffico terrestre" in Proteo, n.2/2007 www.proteo.rdbcub.it

Van Klink, H. A. (1997) - Creating port network: the case of Rotterdam and the baltic region, "International Journal of Transport Economics", vol.XXIV - N.3, Ottobre 1997.

Vespasiani T. (2009) - Glossario dei termini economici e giuridici dei porti, dei trasporti marittimi e della logistica portuale" – Franco Angeli, Milano 2009

Zanovello R. (2009), *Le nuove rotte inter e transcontinentali della logistica*, Relazione presentata al Forum Internazionale Innovazione tecnologica per lo sviluppo competitivo e sostenibile del sistema portuale e dello shipping, Genova

Principali siti consultati:

www.ci-online.co.uk

www.cnel.it

www.confitarma.it

www.espo.be

www.informare.it

www.lavoce.info

www.ocslimited.com

www.oceanshipping.net

www.proteo.rdbcub.it

www.shippingonline.it

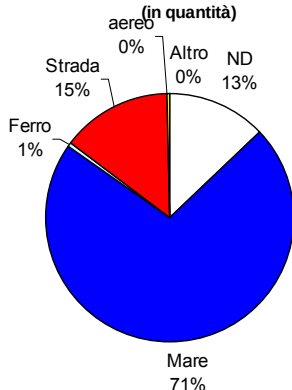
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm

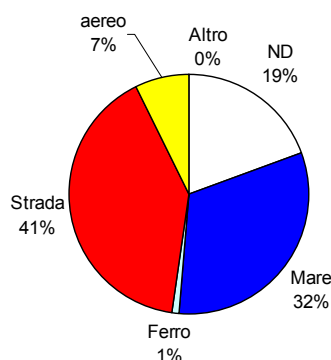
Appendice A: Il traffico merci da e per le Marche

Nel 2008 l'import/export di merci in quantità delle Marche è stata pari ad 8,45 milioni di tonnellate registrando una contrazione rispetto all'anno precedente del 6,5%. In particolare le importazioni si sono contratte del 5%, mentre l'export dell'11%. Si tratta di una contrazione più contenuta rispetto al -12,5% fatto registrare dalla variazione dei movimenti internazionali in valore (di cui -9,5% in import e -14% in export).

MARCHE: IMP/EXP 2008 PER MODALITA' DI TRASPORTO
(in quantità)



MARCHE: IMP/EXP 2008 PER MODALITA' DI TRASPORTO
(in valore -€-)

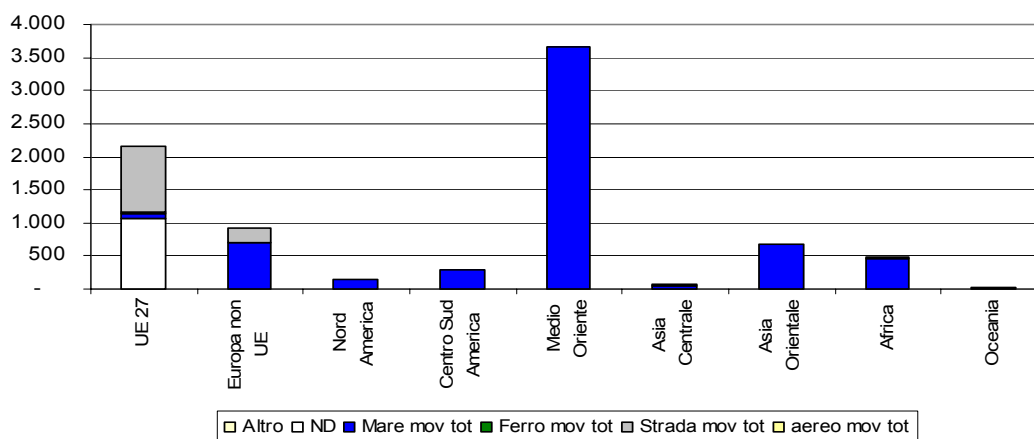


Fonte: OTM su dati Istat – Commercio internazionale

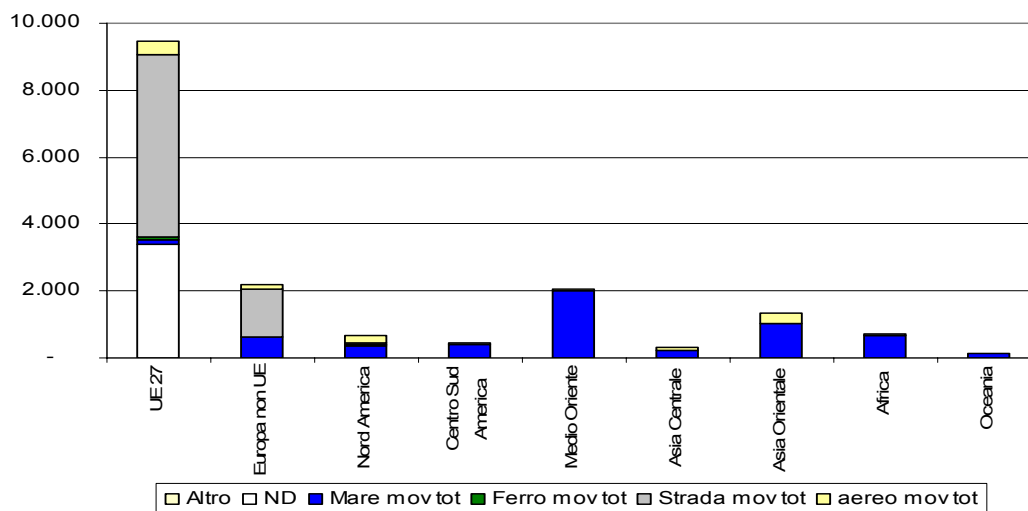
Il 71% delle quantità di merci in import/export viaggiano via mare. Si tratta di materie prime che in valore hanno un peso minore. E' per questo che la modalità marittima nel commercio estero in euro pesa molto meno, intorno al 32%.

Precisiamo che, nell'ambito delle semplificazioni sugli scambi intracomunitari, stabiliti dal regolamento comunitario 1901/2000, e recepiti dai singoli Stati, gli operatori che hanno realizzato nell'anno precedente o che presumono di realizzare nell'anno in corso spedizioni per un valore esterno a determinate soglie, non sono più obbligati alla dichiarazione del modo di trasporto. Pertanto è presente la voce "Non dichiarato", che assume un peso abbastanza rilevante.

**MARCHE: IMP/EXP 2008 PER AREA DI ORIGINE O DESTINAZIONE
E MODALITA' DI TRASPORTO (in .000 tonn)**



**MARCHE: IMP/EXP 2008 PER AREA DI ORIGINE O DESTINAZIONE
E MODALITÀ DI TRASPORTO(in .000.000 €)**



Fonte: Istao - OTM su dati Istat – Commercio internazionale

L'area più rilevante nei movimenti internazionali di merci in quantità è rappresentata dal Medio Oriente, in valore dall'Unione Europea. Circa le modalità di trasporto utilizzate è evidente che la modalità stradale sia predominante per l'Europa, mentre quella marittima prevale nelle altre destinazioni. E' interessante notare che, nell'import-export in valore, una quota relativamente consistente è rappresentata dalla modalità aerea

che raggiunge un peso del 37% nei movimenti con l'America settentrionale e si aggira intorno al 25% in quelli con l'Asia Orientale.

Marche: import/export via mare – anno 2008 (in tonn)

	<i>import</i>	<i>%</i>	<i>export</i>	<i>%</i>
02-Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale	3.796.570.912	72%	0	0%
03-Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio	446.700.406	8%	282.939	0%
01-Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca	219.817.661	4%	2.759.651	0%
06-Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli di paglia e materiali da intreccio;	192.297.504	4%	34.119.087	4%
08-Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari	173.376.962	3%	89.020.564	11%
10-Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	158.783.697	3%	42.593.435	5%
04-Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	92.886.639	2%	180.809.289	22%
11-Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.; macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici; macchine ed apparecchi elettrici	57.503.850	1%	143.559.942	18%
09-Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	50.292.736	1%	39.814.015	5%
05-Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio	30.957.250	1%	11.996.131	1%
07-Coke e prodotti petroliferi raffinati	29.820.312	1%	96.257.091	12%
13-Mobili; altri manufatti n.c.a.	16.071.741	0%	61.390.820	8%
14-Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	6.846.055	0%	94.774.794	12%
Altro	4.150.703	0	10.568.312	0
	5.276.076.428	100%	807.946.070	100%

Fonte: OTM su dati Istat – Commercio internazionale

Tra le merci che viaggiano via mare con destinazione Marche, hanno un peso consistente il petrolio, gas, ecc provenienti dal Medio Oriente (nell'86% dei casi). Minerali non metalliferi, prodotti delle cave e miniere provengono in prevalenza invece da Paesi europei non appartenenti all'Unione (82%), da cui arrivano anche oltre la metà delle importazioni del settore primario. Oltre la metà di legno e prodotti in legno ha origine in America Meridionale.

Una quota importante di questi traffici passano per il porto di Ancona, che, di fatto, trova nel solo sistema economico marchigiano il suo bacino di riferimento naturale.

Più equilibrata la distribuzione dell'export delle Marche che sceglie la modalità marittima. Si tratta in prevalenza di prodotti alimentari destinati a Medio Oriente (48%), Africa Settentrionale (28%), Paesi europei non UE (22%). Il 18% dell'export via mare

attiene al settore della meccanica abbastanza equamente distribuito in tutte le principali aree geografiche del mondo; interessante il 12% di traffico legato a materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti, tutti destinati all'Asia Orientale.

MARCHE: IMPORT/EXPORT VIA STRADA– ANNO 2008 (IN TONN)

<i>merce</i>	<i>import</i>	<i>%</i>	<i>export</i>	<i>%</i>
11-Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a.; macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici; macchine ed apparecchi elettrici n.c.a.; apparecchi radiotelevisivi e apparecchiature per le comunicazioni; apparecchi medicali, apparecchi di precisione e strumenti ottici; orologi	34.686.368	7%	331.266.672	44%
10-Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	49.940.900	10%	98.921.981	13%
06-Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta e prodotti di carta; stampati e supporti registrati	112.198.676	23%	85.451.623	11%
08-Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari	120.911.340	25%	83.765.233	11%
13-Mobili; altri manufatti n.c.a.	3.332.696	1%	60.046.318	8%
04-Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	72.350.524	15%	26.812.460	4%
05-Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio	12.674.436	3%	25.762.661	3%
01-Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca	30.375.866	6%	17.296.301	2%
09-Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	22.719.378	5%	8.160.224	1%
14-Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti	7.046.207	1%	4.627.748	1%
altro	13.367.476	3%	4.467.148	1%
TOTALE	479.603.867	100%	746.578.369	100%

Fonte: OTM su dati Istat – Commercio internazionale

Viaggiano invece via strada in import verso le Marche, prevalentemente prodotti chimici, fibre sintetiche, legno e prodotti in legno. In uscita è netta la prevalenza del settore della meccanica (44%). In questo caso la preponderanza dei Paesi dell'Unione Europea come aree di origine o destinazione delle merci è netta.

L'import su strada dall'UE pesa per il 90% e si oscilla in tutti i settori tra l'85% e il 95%. Fa eccezione il comparto tessile in cui il peso delle importazioni dall'UE è pari al 65%. Hanno un ruolo importante anche le importazioni dagli altri Paesi europei (circa il 35%); qui risulta fondamentale il ruolo del decentramento internazionale delle produzioni moda avviate da alcuni anni dall'industria locale in Paesi dell'Est Europa.

Su ferro, come accennato viaggiano pochissime merci da e per l'estero. Si tratta nella maggior parte dei casi di prodotti della meccanica legate alle produzioni del distretto fabrianese.

Occorre peraltro puntualizzare che, per la posizione geografica del porto, il bacino potenzialmente attraibile è sicuramente molto più ampio.

Per dare la misura di questa affermazione, è sufficiente confrontare i movimenti internazionali di merci che viaggiano via mare delle Marche con quello delle regioni limitrofe.

Mercati più piccoli ma comunque significativi sono l'Umbria e l'Abruzzo. Sicuramente però è il mercato dell'Emilia Romagna, oltre a quello delle regioni che si affacciano nel Tirreno, ad avere un peso maggiore.

REGIONI ITALIA CENTRALE - IMPORT/EXPORT 2008 VIA MARE IN QUANTITA' PER AREE
GEOGRAFICHE – INDICE MARCHE =100

	LOMBARDIA	VENETO	EMILIA ROMAGNA	MARCHE
MEDIO ORIENTE	208	34	27	100
ASIA CENTRALE	5.713	1.425	743	100
ASIA ORIENTALE	785	512	424	100
NORD AMERICA	1.953	737	1.311	100
CENTRO SUD AMERICA	759	722	686	100
TOTALE	708	308	310	100

Fonte: OTM su dati Istat – Commercio internazionale

Il “mercato del trasporto via Mare” dell'Emilia Romagna ad esempio vale 3 volte quello delle Marche. Vale soprattutto 4 e 7 volte il mercato marittimo sulle direttrici Asia Centrale e Asia Orientale, aree geografiche su cui Ancona risulta, con le sue linee, avere una buona competitività.

I movimenti su strada da e per le Marche. Per l'analisi dei movimenti con origine e destinazione nazionale, via strada, si fa riferimento ad un'indagine ISTAT promossa dalla Regione Marche e in corso di elaborazione da parte dell'Università di Urbino.

L'indagine si riferisce ai soli veicoli con una portata superiore alle 3,5 tonnellate. Pur essendo i dati ancora provvisori, essi sono in grado di fornire un quadro delle macro caratteristiche della domanda di trasporto merci delle Marche.

Nel 2007 sono state movimentate oltre 72 milioni di tonnellate di merce, con una quota pressoché equilibrata tra volumi in entrata e in uscita. Gran parte dei movimenti riguarda il trasporto interno regionale.

Il dato è confrontabile con i corrispondenti dati degli anni 1998, 2000, 2004, anni in cui il Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture¹² conteneva analoghe informazioni.

TRASPORTO SU STRADA CON ORIGINE O DESTINAZIONE LE MARCHE (IN TONN) – ANNO 2007

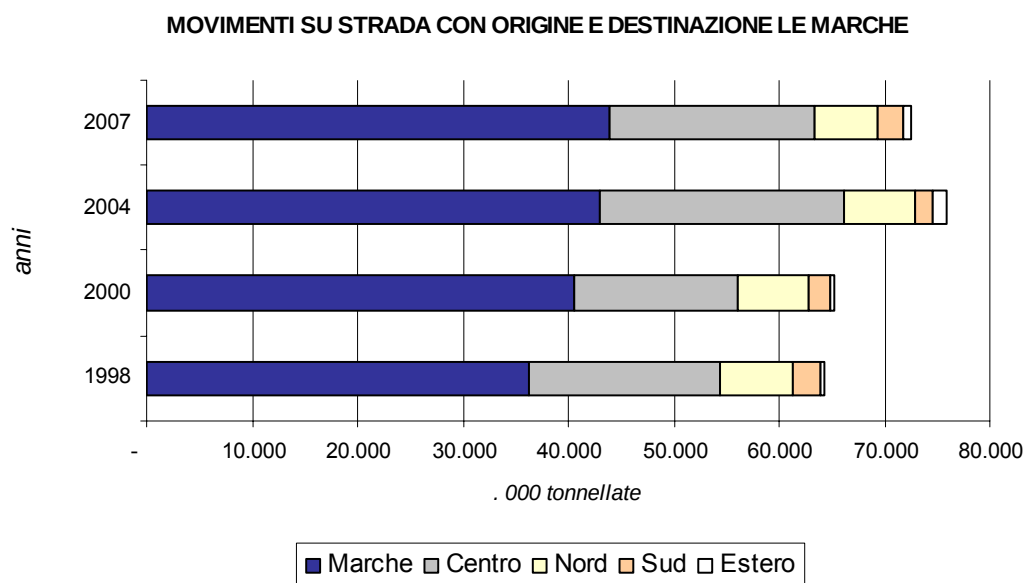
	<i>in uscita</i>	%	<i>in entrata</i>	%	<i>totale</i>	%
<i>Marche</i>	21.965.043	62%	21.965.043	59%	43.930.086	61%
<i>Centro</i>	8.586.776	24%	10.784.410	29%	19.371.186	27%
<i>Nord</i>	2.648.006	8%	3.368.618	9%	6.016.623	8%
<i>Sud</i>	1.445.964	4%	943.377	3%	2.389.341	3%
<i>Esero</i>	505.887	1%	223.659	1%	729.546	1%
<i>TOT</i>	35.151.675	100%	37.285.107	100%	72.436.782	100%

Fonte: elaborazione Istao, OTM su dati Istat

E' opportuno precisare che i valori relativi al trasporto da e verso l'estero sottostimano l'entità dei movimenti rispetto alle informazioni desumibili dalla banca dati sul commercio internazionale, poiché nella rilevazione statistica si fa riferimento alle sole merci caricate sui mezzi immatricolati in Italia, mentre si escludono tutti i mezzi di trasporto esteri destinati alla movimentazione.

Nell'ultimo triennio disponibile (2004-2007) si registra una contrazione dei traffici intorno al 4%. Tuttavia risultano in crescita i movimenti interni nelle Marche (+2%) mentre si riducono tutte le altre principali destinazioni: da e verso il Centro Italia si registra un -17%, mentre sulla direttrice Nord cala il flusso in entrata (-17%) mentre resta costante quello in uscita. Anche l'estero registra una forte contrazione mentre in controtendenza sono i movimenti da e verso Sud (+39%).

¹² Pubblicazione Istat –Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture

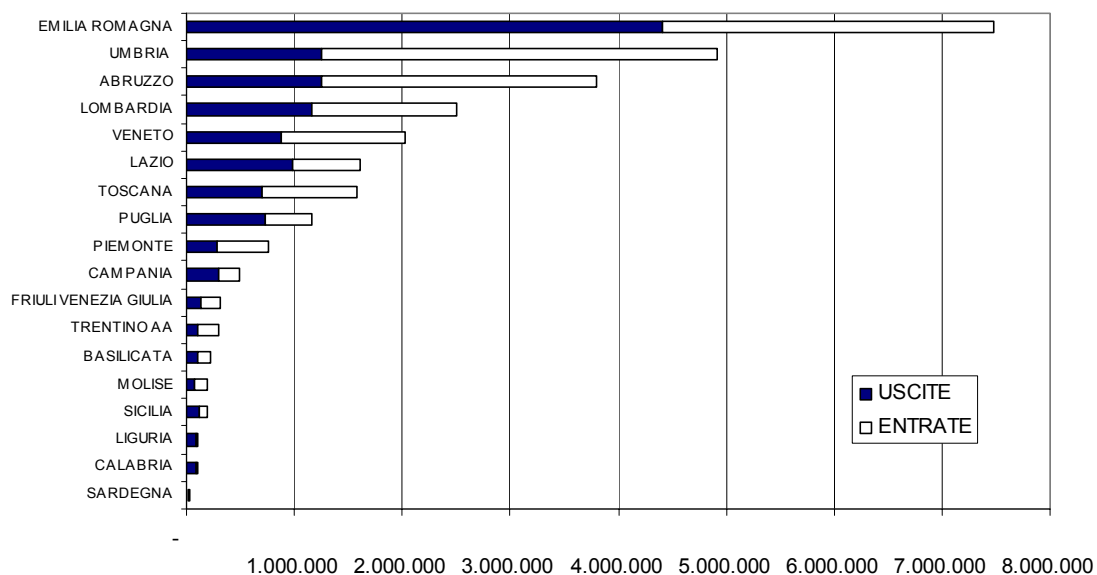


Fonte: Istat 2000, 2009 e Conto Nazionale dei trasporti e delle infrastrutture 2000, 2005

A parte i movimenti intraregionali, la maggior parte delle merci transita nel Centro Italia (27%).

In particolare l'Emilia Romagna costituisce di gran lunga la regione da cui provengono e alla quale sono destinate le merci in entrata e in uscita dalle Marche. Da sola rappresenta oltre un quarto dei movimenti extraregionali. Le prime cinque regioni, ovvero Emilia Romagna, Umbria (17%), Abruzzo (13%), Lombardia (9%) e Veneto (7%) rappresentano quasi i tre quarti della movimentazione complessiva.

MARCHE 2007: TRASPORTO MERCI SU STRADA (esclusi i movimenti intraregionali)



Appendice B. Il trasporto ferroviario delle merci in Italia: un quadro sintetico dopo la liberalizzazione.

Il trasporto ferroviario delle merci in Italia è cresciuto negli ultimi anni (2002-2007), ma la sua evoluzione è stata lenta e faticosa, costellata da una serie di “stop and go”. A partire dal 2008 si è registrata invece una leggera flessione, come nel resto dell’Europa. Sicuramente questo fenomeno risulterà accentuato nel 2009

TRAFFICO FERROVIARIO DELLE MERCI IN ITALIA (PERIODO 2002-2007)

		2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tonn-km trasportate	mln	23.143	22.637	23.465	22.408	23.084	23.445
Tonn. Trasportate	migliaia	83.492	82.528	83.614	75.886	77.438	77.774
Treni-km merci	migliaia	61.700	58.805	62.270	58.309	60.217	57.465

Fonte: Ministero dei trasporti e delle infrastrutture - Conto Nazionale dei trasporti e delle Infrastrutture anni 2007-2008

Il trasporto di merci su strada resta la modalità di trasporto maggiormente utilizzata, nonostante una leggera contrazione a favore prevalentemente del trasporto su vie d’acqua. Dal 2000 al 2008 invece la quota della ferrovia è rimasta stabile, anzi tra il 2004 e il 2005 è addirittura diminuita (tenendo conto che il valore fa riferimento anche agli oleodotti).

RIPARTIZIONE DELLE MERCI TRASPORTATE PER MODALITÀ DI TRASPORTO

Modalità	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Ferrovia e oleodotto	16,11	15,74	14,92	16,36	16,30	16,32
Strada	67,93	65,95	65,08	62,62	61,49	62,26
Vie d'acqua	15,57	17,88	19,59	20,56	21,74	20,99
Navigazione aerea	0,39	0,43	0,41	0,45	0,47	0,43

Fonte: Ministero dei trasporti e delle infrastrutture - Conto Nazionale dei trasporti e delle Infrastrutture anni 2007-2008

Dal 2002 il traffico combinato è rimasto pressoché costante, anche a causa dell'interruzione a partire dal 2006, dei contributi previsti dalla legge 166/02 diretti sia ai clienti che agli operatori del trasporto ferroviario delle merci. Allo stesso tempo il traffico tradizionale è diminuito del 13%.

Risulta buona la tenuta del traffico internazionale su ferrovia con un forte sbilanciamento verso l'import. In particolare, la Germania costituisce il principale paese di origine e destinazione degli scambi commerciali ferroviari. Ciò è riconducibile allo sviluppo della "competizione" principalmente nell'Italia del Nord. Infatti gli operatori si sono concentrati essenzialmente sulle redditizie direttrici di collegamento tra le regioni settentrionali e i Paesi europei transalpini. Solo ultimamente si nota una debole spinta verso altri itinerari nelle zone centrali e meridionali della Penisola.

Il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario risulta tuttavia estremamente lento. Meglio comunque la situazione del traffico merci rispetto a quello passeggeri.

Secondo i dati forniti dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha concesso 40 licenze per il trasporto ferroviario delle merci. Di queste:

- 22 hanno l'autorizzazione anche per i passeggeri.
- 18 operano esclusivamente nel settore delle merci.

In realtà, però, le aziende attive sono molto meno numerose. Oggi gli operatori privati coprono circa il 10% del mercato.

Le aziende che al momento risultano attive in Italia nel trasporto di merci su rotaia sono le seguenti:

- *Trenitalia*: dispone di una flotta di 30.000 carri ferroviari (di cui 10.000 specializzati nel trasporto combinato). Lo sviluppo, la produzione e la vendita del trasporto merci in Italia e all'estero sono assicurati dalla Divisione Cargo attraverso le tecniche del trasporto convenzionale e del trasporto combinato. Inoltre, Trenitalia Cargo, grazie alla collaborazione con le altre società del Gruppo FS e alle partnership con altri operatori, integra l'offerta di trasporto con servizi logistici complementari al proprio core business. Nel 2008, il Gruppo FS ha realizzato oltre 35 miliardi di tonnellate-chilometro di merci in Italia e all'estero, mentre la sola Trenitalia Cargo ha raggiunto 25 miliardi di tonnellate-chilometro con 800 treni al giorno.
- *NordCargo*: in passato attiva sulla tratta Melzo-Zebrugge, ha oggi sviluppato altre linee tra l'Italia e l'Europa settentrionale, fino ad Anagni-Fiuggi. Il 49% delle azioni è attualmente in possesso di Railion Italia, mentre la parte restante è in mano a Fnm, controllata per il 57,57% dalla Regione Lombardia. Tra le linee ferroviarie citiamo in particolare quelle passanti lungo il versante adriatico:
 - *Fossacesia-Amberieu-PIPA* (Parc Industriel de la Plaine de l'Ain)
Km: 1.061

-
- Treni/settimana: 10
Tipo: Tradizionale
Merce: Autoveicoli di nuova costruzione.
- *Fossacesia T.S.-Ghislenghien*
Km: 1.539
Treni/Settimana: 3
Tipo: Tradizionale
Merce: Autocarri di nuova produzione.
Note: L'ultima acquisizione di NORDCARGO come vettore contrattuale
 - *Ghislenghien-Rivalta Scrivia-Fossacesia T.S.*
Km: 1.640
Treni/Settimana: 1
Tipo: Tradizionale
Merce: Autocarri di nuova produzione
Note: Trasporto concepito come riutilizzo produttivo dei carri vuoti generati dal traffico Fossacesia T.S. - Ghislenghien.
 - *Fossacesia-Neuf Brisach*
Km: 1.059
Treni/Settimana: 4
Tipo: Tradizionale
Merce: Autocarri di nuova produzione

Recentemente la tedesca DB Schenker Rail, attraverso la filiale italiana DB Schenker Rail Italia Srl, ha assunto il controllo di NordCargo comprando un ulteriore 11% del capitale azionario della società ferroviaria merci italiana che si aggiunge al 49% acquisito un anno fa. La quota è stata ceduta Ferrovienord, società integralmente controllata da Ferrovie Nord Milano (FNM).

Con l'acquisizione del controllo il gruppo tedesco trasferirà l'attività di DB Schenker Rail Italia, che fa capo alla sede di Alessandria, alla NordCargo effettuando la fusione delle due società. La nuova NordCargo avrà circa 300 dipendenti.

NordCargo opera un traffico di circa 7.000 treni e 1,4 milioni di treni-chilometro all'anno. Nel 2008 la società ha totalizzato ricavi per 40 milioni di euro. L'attività di trasporto da e per l'Italia, sempre secondo i dati del 2008, genera circa un quarto dei ricavi del gruppo DB Schenker Rail.

- *Rail Traction Company*: nasce originariamente per sviluppare in misura consistente il traffico merci lungo l'asse del Brennero. Dal 2005 ha avviato collegamenti anche lungo l'asse del Tarvisio e tra Nola e Milano. Da settembre 2007 è attivo dall'Interporto di Nola un servizio giornaliero di trasporto combinato

verso il porto di Gioia Tauro. Per quanto riguarda la compagine sociale, essa è così costituita:

- 64,93% a Str S.p.A., società di trasporti su rotaia (socio di maggioranza);
 - 30,07% a Railion Deutschland SpA, società di trazione delle ferrovie tedesche;
 - 5% a Reset 2000.
- *Hupac*: è stata costituita nel 1967 per rispondere a una vera esigenza di mercato: consentire trasporti sicuri e affidabili attraverso le Alpi. Oggi il Gruppo Hupac è composto da 10 società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Olanda e Belgio. Il capitale sociale ammonta a 20 milioni di franchi ed è ripartito fra circa 100 azionisti. Il 72% appartiene ad aziende di logistica e trasporto, mentre il 28% a società ferroviarie.

I primi treni Hupac circolarono tra Basilea e Melide, nei pressi di Lugano, mentre nel 1969 l'impresa estese il collegamento fino a Colonia e Milano, poco dopo seguirono collegamenti per Rotterdam, Amburgo, Singen e altre destinazioni. Nel 1992 Hupac introdusse i primi treni shuttle tra il terminal di Busto Arsizio, a nord-ovest di Milano, e Colonia: treni completi, con una composizione fissa di vagoni, che viaggiavano per conto e a rischio della società di trasporto combinato tra due stazioni di destinazione. Come ulteriore potenziamento, nel 1993 Hupac attivò a Busto Arsizio i cosiddetti trasporti gateway in cui le unità di carico in arrivo con treni shuttle vengono trasbordate direttamente, da vagone a vagone, su un treno shuttle con nuova e più lontana destinazione. Oggi la rete Shuttle Net di Hupac comprende oltre 100 treni al giorno che collegano le maggiori aree commerciali dalla Scandinavia all'Italia meridionale, dal Belgio e dalla Francia fino alla Polonia e l'Ungheria.

- *Railion Italia Srl*: è il prodotto della trasformazione della società Strade ferrate del mediterraneo, acquisita da DB Schenker Rail Group, uno dei più grandi gruppi europei nel trasporto delle merci su rotaia. La filiale italiana opera in Italia, Germania, Scandinavia, Benelux.
- *Sbb Cargo Italia*: filiale italiana della svizzera Sbb Cargo, controllata dalle Ferrovie Federali Svizzere (FfS). La filiale italiana ha avviato collegamenti tra l'Italia settentrionale (Chiasso - Milano, Torino - Padova) e la Svizzera.
- *SnCF Fret Italia*: controllata dall'ex monopolista pubblico francese. Gestisce una parte dei traffici tra Italia e Francia. SNCF Fret Italia propone soluzioni personalizzate volte ad integrare i processi industriali di supply chain dei clienti e ad offrire trasporti regolari e just in time sugli assi Nord-sud e Est-ovest.
- *InRail*: ha iniziato i propri servizi merci nel febbraio 2009, esercitano trasporti da e per il confine austriaco. È controllata al 51% dalla Friuli Venezia Giulia Regional Bank.
- *Linea*: controllata dall'operatore austriaco Rail Cargo Austria.

- *Serfer*: copre tutto il territorio nazionale svolgendo l'attività del trasporto merci. È controllata interamente dal gruppo Fs.
- *Veolia Cargo Italia*: nasce nel gennaio 2008 in seguito all'acquisizione da parte del colosso francese di C-Rail Srl, impresa ferroviaria privata in fase di start-up in possesso della licenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A partire dalla seconda metà del 2008, in collaborazione con Rail4Chem, la divisione tedesca e la controllata olandese di Veolia, gestisce i collegamenti tra la Lombardia e Rotterdam.
- *Rail One Spa*: nasce nel 2005 all'interno del Gruppo Toto di Carlo Toto, patron della compagnia aerea AirOne, poi confluita in Alitalia. Opera sul versante adriatico con treni merci.
- *Crossrail Italia Srl*: opera nel campo della trazione di treni merci nelle Alpi (tra l'Italia, la Germania, il Belgio e l'Olanda). È la filiale italiana della Crossrail AG, società di trasporto ferroviario del cantone di Berna (Svizzera). La società australiana per gli investimenti e la consulenza Babcock & Brown ne detiene la proprietà.
- *Bls Cargo Italia Srl*: è attiva in Italia dalla metà del 2006 e fornisce servizi a tutti i treni in transito di Bls Cargo Ag, società svizzera che partecipa al 100% al suo capitale. Quest'ultima è un'impresa privata di trasporto ferroviario attiva nel settore del traffico merci su rotaia e affiliata, a sua volta, a Bls Ag di Berna.
- *Ferrovia Adriatico Sangritana*: è controllata interamente dalla Regione Abruzzo. Gestisce il trasporto di merci su rotaia nelle zone industriali della Val di Sangro, di Vasto-San Salvo e nel Porto di Ortona. Collabora con Nord Cargo Milano per coprire la tratta Fossacesia-Rimini-Faenza. L'impegno dell'Azienda nel settore merci si basa nel realizzare una rete di trasporto intermodale tra aree industriali, porti ed autoporti, avviando rapporti commerciali con le aziende delle zone industriali, offrendo un servizio ad alto valore aggiunto in modo da dare maggiore competitività al sistema produttivo regionale e riducendo sensibilmente l'incidenza del trasporto sui costi di produzione. Il parco rotabile della FAS riesce a soddisfare il trasporto merci attraverso i seguenti mezzi: n. 8 mezzi a trazioni diesel (D752), n.6 mezzi per le attività in raccordo e le manovre in deposito.
- *Ferrovia Emilia Romagna Srl*: è una società a capitale pubblico la cui quota di maggioranza è detenuta dalla Regione Emilia Romagna, mentre le restanti quote sono di proprietà dell'Act di Reggio Emilia e delle Province di Bologna, Ferrara, Mantova, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. Il trasporto merci copre 350 km di rete propria in Emilia Romagna e su rete Rfi in Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli, Emilia Romagna, Toscana e Marche. La produzione di treni merci raggiunge le 70 coppie a settimana.

TRAFFICO MERCI E PASSEGGERI PER OPERATORE

		Traffico 2008 in treni x km			
		<i>passengeri</i>	<i>Merci</i>	% su totale	
Trenitalia	Passeggeri	273.860.000		80,90	96,35
Spa	Cargo		52.311.000	15,45	
Lenord		581.406		0,17	
Rail Traction Company			2.450.000	0,72	
Impresa Ferroviaria Italiana Spa (Ex Dfg)			231.389	0,07	
SERFER - Servizi Ferroviari S.R.L.		29.750	790.824	0,24	
HUPAC S.P.A.			55.000	0,02	
Ferrovie Emilia Romagna		1.360.000		0,40	
Nord Cargo			1.054.396	0,31	
Ferrovia Adriatico Sangritana		650.000	31.000	0,20	
Db Schenker Railion Italia Srl			528.836	0,16	
Sbb Cargo Italia			1.824.347	0,54	
Metrocampania Nord Est Srl		396.559		0,12	
Sad		270.000		0,08	
Sncf Fret Italia			367.838	0,11	
Railone			13.965	0,00	
Ferrovie Udine Cividale S.R.L.			27.080	0,01	
Crossrail Italia Srl			54.786	0,02	
Veolia Cargo Italia Srl			3.000	0,00	
Ferrovie Del Gargano Srl		43.320		0,01	
Rfi				0,20	
Sistemi Territoriali Spa			226.000	0,07	
Trasporto Ferroviario Toscano S.P.A.			83.172	0,02	
Ferrovia Centrale Umbra Srl		756.096		0,22	
Gruppo Torinese Trasporti Spa		332.000		0,10	
Ferrovia Linea Srl			188.000	0,06	
Totale		278.279.131	60.240.634	100,00	

Nonostante il percorso della liberalizzazione il traffico ferroviario, misurato in km percorsi, nell'anno 2008 è stato coperto prevalentemente da Trenitalia S.p.A., per quanto riguarda sia il trasporto di passeggeri sia quello di merci, con un'incidenza percentuale sul totale del 96% circa (15,45% con riferimento al solo trasporto di merci).

Appendice C - Esperienze europee in materia di sostegno al traffico ferroviario

Belgio	25 Mln (in 4 anni) per contributi in conto esercizio per gli operatori di trasporto ferroviario merci e incentivi finalizzati all'avvio di nuovi servizi di trasporto combinato internazionale. Incentivi al trasporto merci alternativo alla modalità stradale di 3,5 Mln annui (in 6 anni) per finanziamenti all'acquisto di terreni, attrezzature e sviluppo infrastrutture e impianti destinati al transhipment oltre a incentivi per il trasporto di container per via navigabile.
Austria	24 Mln (fino al 2014) per acquisto tecnologie innovative, sistemi e attrezzature e realizzazione studi fattibilità volti allo sviluppo del trasporto combinato.
Francia	Prolungati aiuti di Stato al trasporto combinato di 40 Mln annui per il periodo 2008-2012 (da 30 a 40 mln annui). Piano di sviluppo del traffico merci ad alta velocità su ferrovia attraverso il collegamento di aeroporti e porti (favorendo trasporto combinato anche su brevi tragitti). Riduzione per i treni merci della tariffa di accesso all'infrastruttura ferroviaria e carbon tax dal 2011. 7 Mld per il periodo 2009-2015 destinati al traffico ferroviario delle merci per l'ammodernamento della rete infrastrutturale, la creazione di nuovi snodi attorno ai grandi centri urbani di Lione, Nimes e Montpellier e il miglioramento dei servizi nei porti.
Germania	115 Mln annui (fino al 2011) per la costruzione ed estensione dei terminal e acquisto di attrezzature per transhipment.
Polonia	111,6 Mln (fino al 2015) per la costruzione di centri e terminali logistici ed acquisto di attrezzature in genere.
Repubblica ceca	40 Mln (in 5 anni) per la graduale realizzazione dell'interoperabilità tra i sistemi ferroviari nazionali e quelli dei paesi limitrofi. Ulteriore contributo a favore della riduzione dell'impatto ambientale del trasporto ferroviario e dell'aumento della qualità in termini di sicurezza.
Gran Bretagna	19 Mln (in 5 anni) per incentivi al trasporto merci alternativo alla modalità stradale.
SVIZZERA	130 milioni di euro: incentivi messi a gara per il 2010

	40 milioni di franchi svizzeri (poco meno di 27 milioni di euro): incremento contributi dovuto alla cessazione della fonte di ricavo del pedaggio di accesso all'infrastruttura Trasporti transalpini non accompagnati: massimale di incentivo per ogni unità di carico, pari a 90 euro per consegna, per tutti i trasporti intermodali che, provenienti da Olanda, Francia, UK, Belgio, Lussemburgo, Scandinavia, Germania e Svizzera sono destinati all'Italia. Sussidio massimo per treno: 1.940 euro per relazioni tra Italia e Sud Germania – Svizzera; 1.650 euro per relazioni tra Italia e UK, Belgio e Lussemburgo; 1.600 euro per relazioni tra Italia e le regioni tedesche del Reno, della Ruhr e del Meno; 1.540 euro per relazioni tra Italia e Scandinavia e Germania del Nord; 1.420 euro per relazioni tra Italia e Francia; 850 euro per relazioni tra Italia e Olanda. Trasporti non transalpini: Contributo fisso: 15 franchi svizzeri per il traffico domestico e 24 franchi svizzeri per le merci in import-export. Contributo chilometrico: 0,5 franchi svizzeri per ogni consegna chilometro viaggiante in Svizzera. Massimale di 80 franchi svizzeri ad unità di carico per il traffico interno e di 89 franchi svizzeri per il traffico di import-export. I contributi assegnati vengono ridotti in funzione del numero delle effettive consegne effettuate. Considerando la crisi economica in corso: se il numero di consegne è ridotto tra il 15 ed il 25%, il sussidio per unità di carico o per treno è ridotto del 2%, mentre per riduzioni di valore maggiori al 25% il sussidio è ridotto del 5%.
--	--

INDICE DELLE TAVOLE

Grafici

Grafico 1.	Produzione, commercio mondiale e commercio marittimo	11
Grafico 2.	Var% teus 2008-07 nei porti italiani	11
Grafico 3.	Traffico teus nei principali scali internazionali periodo 2009 – Variazioni % su 2008.....	12
Grafico 4.	Porti cinesi –Traffico container 2009 e var su 2008.....	13
Grafico 5.	Porto di Hong Kong: evoluzione mensile del traffico container.....	14
Grafico 6.	Canale di Suez: evoluzione mensile del traffico marittimo.....	16
Grafico 7.	Traffico merci in alcuni porti italiani var 2009/ 2008	19
Grafico 8.	Traffici marittimi mondiali, 2002-2010f (2002=100).....	22
Grafico 9.	Concentrazione del traffico nazionale sui principali porti	25
Grafico 10.	Porto di Costanza e porti Adriatici.....	27
Grafico 11.	Mercati di provenienza e destinazione.....	43
Grafico 12.	Porti utilizzati per l'acquisto e la spedizione di merci (numero di citazioni)	44
Grafico 13.	Criteri di scelta degli spedizionieri per importanza attribuita	47
Grafico 14.	- Treni e carri movimentati nel porto di Ancona	61
Grafico 15.	Porto di Ancona – carri vuoti trasportati via ferrovia	62
Grafico 16.	Valutazione comparata del sistema di sostegno al traffico ferroviario	75

Tabelle

Tabella 1.	Principali terminal container – caratteristiche e rapporto capacità dichiarata/area.....	9
Tabella 2.	Traffico teus nei porti spagnoli –2008 e 2009	18
Tabella 3.	Porti adriatici: traffico container (teus) 2001-2008	24
Tabella 4.	Capacità Terminal contenitori in Italia	29
Tabella 5.	Traffico container in migliaia di teus - per aree sistema.....	31
Tabella 6.	Le aziende che hanno risposto al questionario.....	41
Tabella 7.	Le caratteristiche del campione intervistato	41
Tabella 8.	Le modalità di trasporto via mare utilizzate	42
Tabella 9.	Principali porti citati per peso dei diversi porti sul tot della merce movimentata da ogni singola azienda.....	45
Tabella 10.	Principali modalità di resa della merce.....	45
Tabella 11.	Servizio door to doot – contenitore 20' o 40' dalla Cina a Trieste (novembre 2008)	54
Tabella 12.	Movimento container nei porti italiani	56
Tabella 13.	Traffici ferroviari nei porti italianianni 2007 e 2008	57
Tabella 14.	Valori massimi ammessi per le lunghezze dei treni.	59
Tabella 15.	Porto di Ancona – peso medio treni container negli anni 2006-2007-2008	59
Tabella 16.	Equivalenze tra modalità di trasporto.....	60
Tabella 17.	Porto di Ancona – Numero di treni per mese	62

Tabella 18.	Un'ipotesi di tracce merci disponibili (orario 2009/2010)	69
Tabella 19.	Regione Friuli Venezia Giulia: procedimento per la stima del contributo	74
Tabella 20.	SINTESI COSTI-RICAVI servizio navetta Interporto di Nola – Porto di Napoli	75

Figure

Figura 1 AP: principali opere di grande infrastrutturazione in attuazione del vigente PRP	7
Figura 2 Cina.....	14
Figura 3 Rotte artiche e corridoi ferroviari euroasiatici.....	23
Figura 4 The blu banana- la transizione dei sistemi produttivi e logistici verso il Centro Est Europa.....	26
Figura 5 Terminal portfolio per i principali operatori.....	28
Figura 6 La mappa della competizione per "aree portuali"	30
Figura 7 - I progetti prioritari TEN-T che interessano l'Italia	34
Figura 8 - I 30 progetti prioritari dell TEN-T in Unione Europea.....	34
Figura 9 - Marco Polo II	35
Figura 10 PP23 – Corridoio Adriatico-baltico	37
Figura 11 - Il container marittimo e i ruoli di porto e interporto	51
Figura 12 - Container terrestre e mercato dell'Interporto Marche.....	52
Figura 13 La cosiddetta Uscita a Ovest	55
Figura 14 Ipotesi di sviluppo del traffico container e ripartizione mare-ferrovia.....	58
Figura 15 Porto di Ancona - Nuovo percorso a doppio binario	64
Figura 16 Porto di Ancona – Terminal ferroviario – ex scalo Marotti	65
Figura 17 Traffico ferroviario nel nodo di Ancona 2009	67
Figura 18 Galleria di Cattolica e codifica per il traffico combinato oggi e dopo gli interventi di ampliamento della capacità.....	68
Figura 19 Soggetti che intervengono nell'ultimo miglio ferroviario.....	70