Camera di Commercio
Industria, Artigianato e Agricoltura
**di Ancona**

6 QUADERNI DI STUDI ECONOMICI E GIURIDICI

# Bollettino economico

## Osservatorio sul Porto di Ancona Rapporto 2004

### Il traffico mercantile e capacità competitiva del porto di Ancona

*A cura di*
*Paolo Pettenati e Ida Simonella*

*Gruppo di ricerca:*
*Ida Simonella, Andrea Curzi,*
*Andrea Mosconi, Giovanni Consoli*

Autorità Portuale di Ancona

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

**SUPPLEMENTO DEL BOLLETTINO ECONOMICO**
*Dicembre 2004*

Camera di Commercio
Industria, Artigianato
e Agricoltura di **Ancona**

autorità
portuale
di ancona

Osservatorio
*del* Porto
*di* Ancona

*in collaborazione con:*

ISTAO

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

**RAPPORTO 2004**

# Traffico mercantile e capacità competitiva del porto di Ancona


*A cura di*
***Paolo Pettenati e Ida Simonella***

*Gruppo di ricerca:*
*Ida Simonella, Andrea Curzi, Andrea Mosconi, Giovanni Consoli*

# INDICE

**INTRODUZIONE** ..... **5**

**PARTE PRIMA**

**IL TRAFFICO MERCANTILE NEL BACINO ADRIATICO-IONIO E LA POLITICA EUROPEA DELLE RETI DI TRASPORTO**

**CAPITOLO PRIMO**

**LO SCENARIO DEL TRAFFICO MARITTIMO E IL PORTO DI ANCONA** ..... **9**

1.1 IL TRASPORTO MARITTIMO NELLO SCENARIO INTERNAZIONALE E ITALIANO ..... 9
1.2 MOVIMENTO MARITTIMO NEL BACINO ADRIATICO IONIO ..... 10
*1.2.1. Il movimento di merci* ..... 10
*1.2.2. Il movimento passeggeri* ..... 13
*1.2.2. Il movimento crocieristico* ..... 16
1.3 IL PORTO DI ANCONA: LE DINAMICHE DEL TRAFFICO ..... 18
1.4 CONSIDERAZIONI DI SINTESI ..... 21

**CAPITOLO SECONDO**

**LA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI NEL BACINO ADRIATICO-IONIO** ..... **23**

2.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO ..... 23
2.2 I RECENTI SVILUPPI DEGLI ORIENTAMENTI COMUNITARI ..... 24
2.3 IL PROGETTO AUTOSTRADE DEL MARE ..... 26
2.4 CONSIDERAZIONI DI SINTESI ..... 27

**PARTE SECONDA**

**CONCORRENZA TRA PORTI E COMPETITIVITA' DEL PORTO DI ANCONA**

**CAPITOLO TERZO**

**LE IMPRESE MARCHIGIANE E L'UTILIZZO DEL PORTO DI ANCONA E DEI PORTI CONCORRENTI** ..... **31**

3.1 OBIETTIVI E METODOLOGIA ..... 31
3.2 IL CAMPIONE DI INDAGINE ..... 31
3.3 MERCATI E PORTI CONCORRENTI ..... 35
3.4 ORGANIZZAZIONE E CENTRI DECISIONALI NEL CICLO LOGISTICO ..... 38
3.5 CONSIDERAZIONI DI SINTESI ..... 41

**CAPITOLO QUARTO**

**LA COMPETITIVITA' DI UN PORTO: NATURA DEL PROBLEMA** ..... **43**

4.1 LA CAPACITA' COMPETITIVA DEI PORTI : PROBLEMI DI DEFINIZIONE ..... 43
4.2 STRATEGIE DEGLI OPERATORI E IMPATTO SULLA COMPETITIVITÀ ..... 45
4.3 I PRINCIPALI FATTORI DI COMPETITIVITÀ DI UN PORTO ..... 47

**CAPITOLO QUINTO**

**SPEDIZIONIERI E COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE: COMPETITIVITA' E VALUTAZIONE COMPARATIVA DEL PORTO DORICO ..... 51**

5.1 OBIETTIVI ..... 51
5.2. METODOLOGIA ..... 51
5.3. SERVIZI DI LINEA E PORTI ITALIANI ..... 54
5.3.1. Servizi intercontinentali diretti e feeder ..... 54
5.3.2. Servizi di Short Sea Shipping nel traffico merci ..... 56
5.4. RISULTATI ..... 58
5.5 LA DOTAZIONE DEI PRINCIPALI PORTI CONCORRENTI NEL TRAFFICO CONTAINER ..... 65
**SOMMARIO E CONCLUSIONI ..... 69**

**ALLEGATI ..... 79**

# INTRODUZIONE

Il Rapporto 2004 dell'Osservatorio sul Porto di Ancona presenta *tre novità* principali rispetto al Rapporto dello scorso anno.

In primo luogo, l'analisi del traffico mercantile è stata estesa all'intero bacino Adriatico–Ionio. Sono, infatti, stati presi in considerazione i movimenti di merci e di persone relativi a tutti i principali porti che si affacciano nel bacino: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rijeka, Spalato, Zara, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo e Valona per l'Albania; Bar per Serbia - Montenegro; Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia (capitolo primo).

In secondo luogo, sono stati esaminati i recenti sviluppi della politica dei trasporti europea, in modo da poter valutare in prospettiva gli effetti sugli scali del bacino in considerazione (capitolo secondo).

In terzo luogo, è stata effettuata una prima ricerca sulla capacità competitiva del porto di Ancona. Data la complessità del problema, l'analisi è stata affrontata sotto diverse angolazioni.

Per individuare l'effettivo bacino di utenza del porto dorico e capire quali siano i principali porti concorrenti, è stato intervistato un campione di aziende marchigiane, prevalentemente di medie o grandi dimensioni, che utilizzano la modalità marittima per l'importazione o l'esportazione di merci (capitolo terzo).

Si è quindi proceduto ad una rassegna della letteratura sui fattori di competitività dei porti (capitolo quarto). Nello stesso tempo, i confini dell'analisi sono stati meglio definiti e resi più aderenti alle caratteristiche del porto di Ancona attraverso interviste preliminari con alcuni operatori locali, in particolare spedizionieri ed esponenti delle compagnie di navigazione, che rappresentano i maggiori "clienti" del porto. Lo scopo era duplice: da un lato, comprendere meglio le logiche che determinano la scelta di un porto; dall'altro, conoscere come il porto di Ancona sia valutato rispetto ai suoi principali concorrenti (capitolo quinto).

Il Rapporto si conclude con un capitolo di sommario e considerazioni finali.

# PARTE PRIMA

# IL TRAFFICO MERCANTILE NEL BACINO ADRIATICO-IONIO E LA POLITICA EUROPEA DELLE RETI DI TRASPORTO

# CAPITOLO PRIMO
# LO SCENARIO DEL TRAFFICO MARITTIMO E IL PORTO DI ANCONA

Il capitolo illustra la struttura e la recente dinamica dei traffici del porto di Ancona. L'obiettivo è di verificare come evolve la posizione competitiva dello scalo dorico, in relazione alle dinamiche del traffico marittimo nel bacino Adriatico – Ionio.

Negli anni precedenti il confronto era limitato ai principali porti adriatici italiani ovvero Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi; quest'anno per la prima volta sono stati raccolti anche i dati relativi ai porti della sponda Ovest del bacino: Koper per la Slovenia; Rijeka, Spalato, Zara, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo e Valona per l'Albania; Bar per Serbia - Montenegro; Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia[1]. A questi si aggiunge la ricognizione delle performance del porto di Taranto che tuttavia, per la peculiarità di essere un porto di transhipment, merita qualche considerazione separata.

I risultati di questa analisi, oltre a delineare meglio le caratteristiche dei traffici di tutti i porti dell'area Adriatico-Ionio, consentono di avere più strumenti di lettura dei recenti risultati dello scalo dorico.

Il quadro iniziale dello scenario del trasporto marittimo a livello internazionale e italiano consentirà inoltre di avere un riferimento diretto delle componenti congiunturali di tali dinamiche.

## 1.1 IL TRASPORTO MARITTIMO NELLO SCENARIO INTERNAZIONALE E ITALIANO

Nel 2003 il commercio marittimo mondiale ha raggiunto la cifra di 5,8 milioni tonnellate con un incremento rispetto all'anno precedente del 4,8%. La domanda di servizi di trasporto (misurata in tonnellate miglia) è cresciuta del 5,5%, contrariamente alla crescita del 2002, che era stata molto modesta (+0,2%).

I segnali di ripresa dell'economia mondiale, in particolare di Stati Uniti e Cina, hanno procurato indubbi benefici sulla crescita del commercio internazionale in generale e di quello marittimo in particolare.

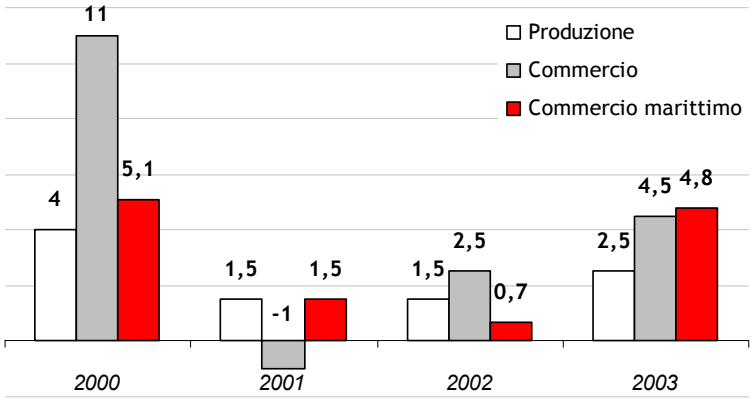
Più debole invece è stata la ripresa in Europa (e in particolare in Italia, Germania e Francia) e, parallelamente, più contenuti i volumi di interscambio principalmente interno all'UE per il perdurare del calo di consumi. Nel commercio con il resto del mondo l'UE perde in competitività sull'export soprattutto a causa del forte apprezzamento dell'euro. Per la stessa ragione tuttavia fa registrare un forte aumento di importazioni.

Nel commercio tra l'Europa e il resto del mondo il mare resta la modalità di trasporto più utilizzata, con oltre il 70% delle tonnellate complessivamente movimentate. Oltre la

[1] Occorre precisare peraltro due aspetti: innanzitutto i porti non raccolgono tutti i dati con lo stesso livello di dettaglio. Mancano spesso, ad esempio, le informazioni relative al numero di passeggeri e tir transitati nel porto per origine e destinazione degli stessi. Inoltre per Igoumenitsa non sono ancora disponibili i principali dati di traffico; questo porto peraltro manca di un soggetto istituzionale, come l'Autorità Portuale, che si occupi effettuare la rilevazione. Solo in questo caso i dati sono stati stimati.

metà di questa movimentazione riguarda petrolio greggio e altri prodotti petroliferi. Nel commercio intracomunitario il mare pesa invece per un 19%.

*Fig 1.1. Produzione e commercio mondiali – Var % sull'anno precedente*




*Fonte: dati Confitarma – WTO e Fearnleys 2004*

Nonostante una congiuntura economica ancora stagnante, l'Italia fa registrare un buon incremento dei traffici marittimi. Il traffico passeggeri rispetto al 2002 è cresciuto del 6,7% grazie soprattutto al cabotaggio nazionale, e le merci del 3,1%. La componente più dinamica è rappresentata dalle merci varie e, in particolare dalla movimentazione di container.

*Tab 1.1 Traffico marittimo nei porti italiani*

| Anno | N. passeggeri | MERCI | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | *Rinfuse liquide* | *Rinfuse solide* | *Merci varie* | *di cui container (in TEU)* | *Totale merci* |
| 2002 | 42.163.363 | 196.118 | 82.770 | 161.451 | 8.205.000 | 440.339 |
| 2003 | 44.989.970 | 198.107 | 85.427 | 170.275 | 8.893.000 | 453.809 |
| **Var %** | **6,7%** | **1,0%** | **3,2%** | **5,5%** | **8,4%** | **3,1%** |

*Fonte: Assoporti 2004*

## 1.2 MOVIMENTO MARITTIMO NEL BACINO ADRIATICO IONIO

### *1.2.1. Il movimento di merci*

Sono quasi 194 milioni le tonnellate di merce movimentata nel complesso dei principali porti dell'Adriatico e dello Ionio[2]. Il 41% è rappresentato da merci liquide e in particolare il petrolio, il 35% da rinfuse solide e il 24% da altre merci.

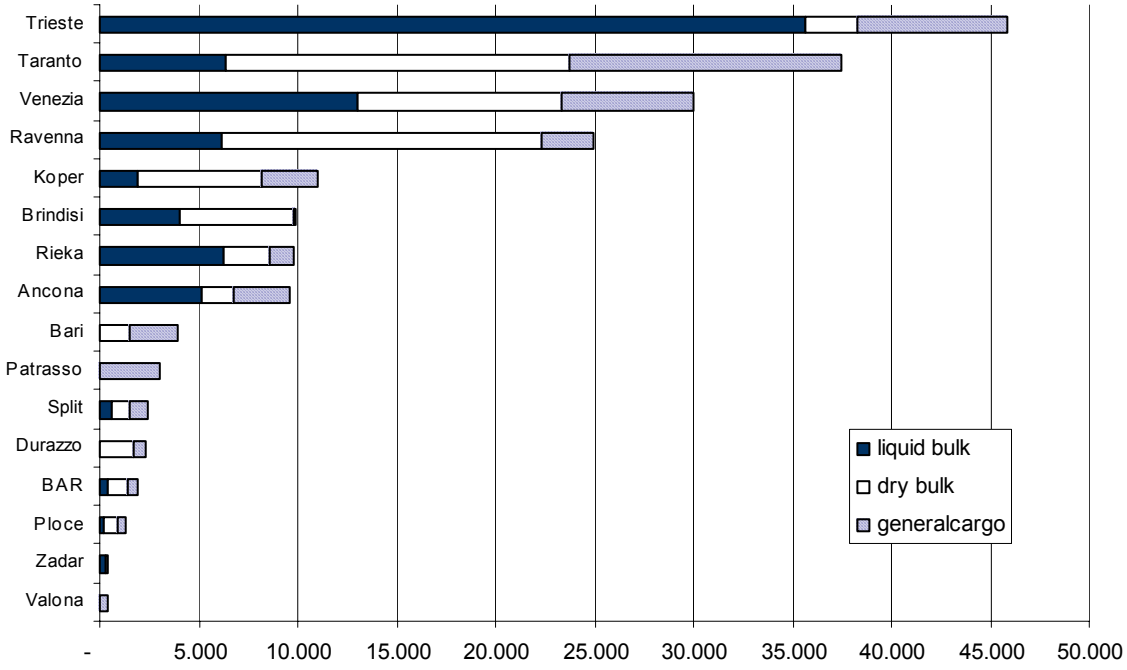
[2] Non è disponibile il dato di Igoumenitsa. Tuttavia trattandosi di un porto traghetti il volume complessivo di merci movimentate non è sicuramente molto elevato e riferibile alle sole tonnellate di merci caricate nei tir.

Il 50% delle traffici riguarda l'Alto Adriatico, ovvero Trieste, Venezia, Koper, Rijeka. Questa quota sarebbe ancora più significativa se considerassimo i porti di Chioggia e Monfalcone che ormai complessivamente movimento oltre 5 milioni di tonnellate di rinfuse. Solo il forte peso di Taranto a Sud, divenuto uno dei principali porti italiani di transhipment, rende meno squilibrata la distribuzione del mercato a favore dei porti dell'Alto Adriatico.

Leader per volumi di traffico è Trieste, grazie soprattutto all'elevata movimentazione di merci liquide (fig. 1.2).

Secondo scalo per movimentazione complessiva di merci è Taranto, che oltre all'attività di transhipment, detiene le più alte quote di mercato nella movimentazione di rinfuse secche. I porti di Taranto e Ravenna insieme coprono quasi la metà del traffico complessivo, seguiti da Venezia con un 15% di quota di mercato. Il resto è fortemente frammentato negli altri porti.

*Fig.1.2 – Movimentazione di merci (.000 tonn) nei porti del bacino Adriatico - Ionio*




*Fonte: elaborazioni ISTAO su dati Autorità Portuali*

Unici porti non italiani con movimenti significativi di merci sono Koper e Rijeka, i cui volumi complessivi sono molto vicini a quelli di Ancona e Brindisi. Sono invece diverse le dinamiche di crescita di questi scali: mentre Koper, Rijeka (insieme a tutti gli altri porti croati) e anche Brindisi sono in costante crescita negli ultimi anni, Ancona registra un calo preoccupante dei traffici (-23%), sia di rinfuse secche che, vedremo, di container.

*Tab 1.2 – Traffico container (in .000 di teus) nel bacino Adriatico Ionio*

| Porti | *2001* | *2002* | *2003* | Var 2003 |
|---|---|---|---|---|
| Venezia | 246.196 | 262.337 | 283.667 | 8% |
| Ravenna | 158.353 | 160.613 | 160.360 | 0% |
| Koper | 93.187 | 114.864 | 126.237 | 10% |
| Trieste | 200.623 | 185.301 | 120.400 | -35% |
| Ancona | 90.030 | 94.315 | 75.841 | -20% |
| Rieka | 13.172 | 16.681 | 28.298 | 70% |
| Bari | 1.579 | 11.997 | 24.341 | 103% |
| Brindisi | 6.446 | 8.739 | 2.071 | -76% |
| Ploce | 5.497 | 10.348 | 14.028 | 36% |
| Bar | 5.526 | 9.777 | 8.638 | -12% |
| Durazzo | 880 | 911 | 3.803 | 317% |
| **TOTALE Adriatico** | **821.489** | **875.883** | **847.684** | **-3%** |
| Taranto | 186.000 | 471.570 | 658.400 | 40% |
| **Totale Adriatico Ionio** | **1.007.489** | **1.347.453** | **1.506.084** | **12%** |

*Fonte: ns. elaborazioni su dati Autorità Portuali 2003*

La movimentazione complessiva di container nell'area adriatica in senso stretto ammontava, nel 2003, a 848 mila TEUS.

Ricordiamo peraltro che l'Adriatico detiene una quota molto esigua del traffico container italiano. Inoltre dopo anni di crescita costante si registra una riduzione del 3%. Il dato è fortemente influenzato dal pessimo risultato di Trieste che in un anno ha perso 65.000 TEUS, oltre il 35% del totale, passando dal secondo al quarto posto nella graduatoria. Sono i collegamenti con Estremo Oriente e Sud Est Asiatico, tradizionali punti di forza del traffico container di Trieste a segnare decisamente il passo (-55% e -58% rispettivamente).

Anche Ancona perde il 20% della movimentazione, mentre crescono tra i porti principali Koper (+10%), Venezia (+8%), Rijeka (+70%).

Taranto, proprio per la natura di porto di transhipment, merita una trattazione separata. E' evidente il successo di questo porto negli ultimi anni: il tasso di variazione nel 2003 è +40% e segue anni di crescita a tre cifre. Oggi nell'area Adriatico-Ionio, Taranto detiene il 44% della movimentazione di container.

Sono evidenti, in estrema sintesi, i vantaggi comparati dei porti dell'Alto Adriatico nel traffico merci. Il mercato da essi servito è molto vasto ed estremamente ricco e riguarda il Nord Est italiano, ma anche l'area mitteleuropea, che comprende l'Austria ed alcuni Paesi da qualche anno avviati ad economie di mercato.

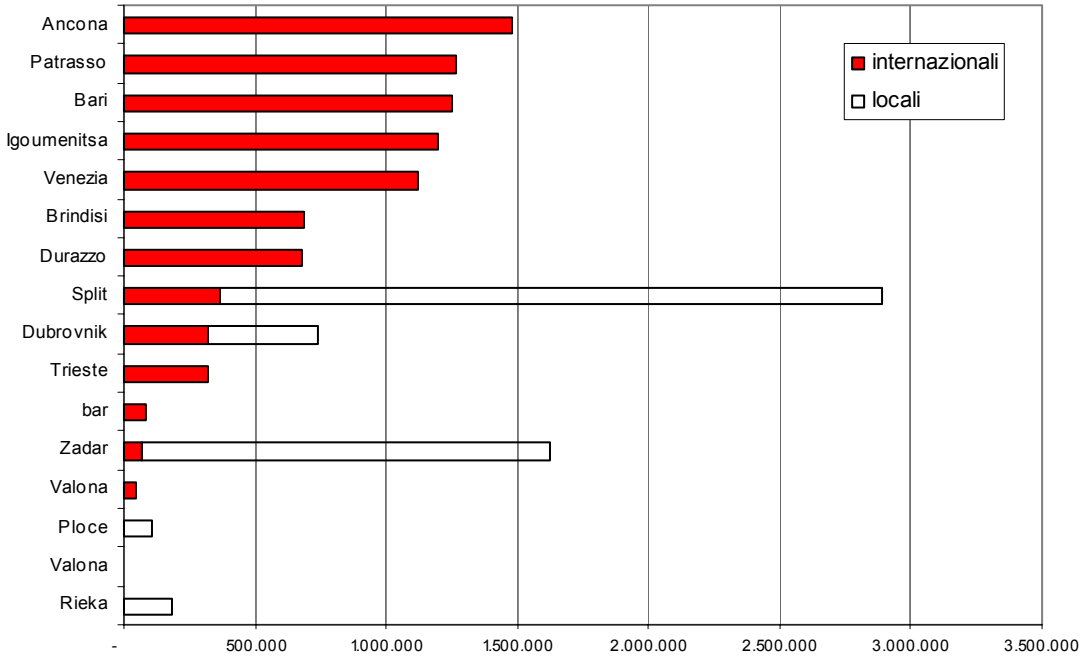
Solo il forte peso di Taranto, rende meno squilibrato la distribuzione dei movimenti a favore di porti dell'Alto Adriatico. Nell'area centrale solo Ravenna raggiunge volumi significativi e ha potenziali di crescita elevati; lo stesso non accade per gli altri porti

croati, né per quelli dell'Albania o per Bar, in Montenegro, che peraltro servono mercati alquanto limitati.

### *1.2.2. Il movimento passeggeri*

Se dunque l'Alto Adriatico gode di vantaggi notevoli nel traffico merci, diverso è il quadro che emerge per il movimento di passeggeri e per il traffico traghetti in generale.

*Fig. 1.3 – Movimento internazionale di passeggeri nei porti del bacino Adriatico Ionio*




*Fonte: ns elaborazioni su dati Autorità Portuali, 2003*

Nel 2003 sono stati 8,8 milioni i movimenti internazionali di passeggeri nei porti oggetto di rilevazione. Ancona, con 1.480.000 passeggeri, detiene quota di mercato del 17% ed è in leggera crescita (+1%) rispetto al 2002. Seguono Patrasso, Bari, Igoumenitsa (il cui dato è peraltro solo stimato).

I porti della Croazia si caratterizzano per una forte incidenza del traffico locale. Si tratta in primo luogo degli spostamenti di turisti verso le isole durante i mesi estivi; inoltre questi scali presentano servizi di cabotaggio nazionale (passeggeri e merci): Rijeka per esempio ha linee di collegamento con Zara, Spalato e Dubrovnik.

In generale comunque i porti croati crescono in maniera significativa sia nel traffico interno che in quello internazionale. Il tasso di crescita medio è stato nel 2003 del 14% e nel 2002 del 12% contro un 6% dei porti italiani.

Nel traffico di Tir/trailer in navi ferry e ro-ro il leader assoluto nel bacino è il porto di Patrasso con 305.000 movimenti complessivi. Segue Trieste con 214.000 mezzi che

dopo diversi anni, toglie ad Ancona (ferma a 199.000 tir) la leadership tra i porti italiani[3].

Il mercato ferry più significativo riguarda sicuramente il collegamento tra i porti adriatici italiani e la Grecia ionica. Il 57% del movimento passeggeri (circa 5.000.000) nell'intero bacino si verifica su questa rotta.

La domanda di trasporto verso Igoumenitsa e Patrasso è determinata, e non solo per Ancona, da due grandi componenti: la domanda turistica del Centro Nord Europa verso la Grecia, e la domanda di import/export di merci dalla Grecia verso il resto dell'Unione Europea; la prima si caratterizza per una forte stagionalità, la seconda presenta flussi sostanzialmente stabili nell'intero arco dell'anno.

Nel 2002, si stimava che il 50% dell'import/export della Grecia verso gli altri Paesi dell'Unione fosse passato attraverso l'Adriatico. Principali beneficiari di questi traffici sono i cittadini e le imprese del Centro Nord e del Sud Est Europa. In termini relativi i vantaggi economici su scala locale sono molto pochi, a fronte di costi di congestionamento e inquinamento ambientale che spesso questo tipo di traffico comporta.

Nel traffico con la Grecia, tra i porti italiani (fig 1.4.A) Ancona detiene una quota di mercato del 40% sia per i passeggeri che per i tir. La distanza e i tempi di percorrenza ottimali consentono al porto dorico di detenere un vantaggio competitivo notevole.

Il 17% del traffico passeggeri nel bacino riguarda i movimenti tra Italia e Albania. I porti di Bari e Brindisi, con collegamenti con Durazzo e Valona concentrano i 4/5 del mercato (fig 1.4.C).

Sono circa 800 mila i movimenti (9% del totale) da e per la Croazia. Si tratta prevalentemente di traffico turistico. Occorre precisare che ci sono anche collegamenti con aliscafi nel periodo estivo da Venezia e porti minori (Civitanova Marche e Pescara) che, tuttavia, non sono rilevati. Ancona grazie alle linee con Spalato e Zara copre l'85% del mercato. Bari invece collega Dubrovnik con 60.000 movimenti l'anno (fig. 1.4.B).

Il traffico con il Montenegro è molto esiguo, circa 160.000 movimenti l'anno, in larga parte concentrati nella linea Bari – Bar (fig. 1.4.D).

Rotte significative di short sea shipping, all'interno del bacino, sono la linea Trieste – Turchia che movimenta circa 180.000 mezzi tra camion e trailer, la linea Ravenna - Catania (38 mila camion), linee ro-ro tra Durazzo e Koper, i già citati collegamenti interni tra i porti croati.

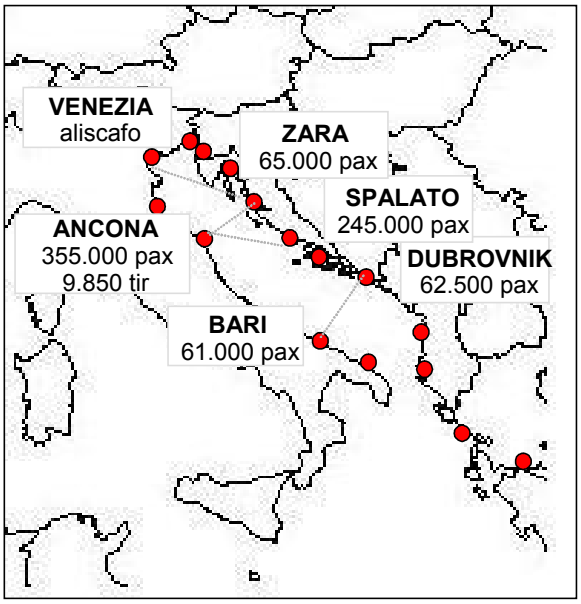
[3] Anche in questo caso non è disponibile il dato di Igoumenitsa.

I porti dell'area centrale e meridionale del bacino presentano dunque una posizione forte nel movimento passeggeri e, limitatamente al traffico con la Grecia, nel trasporto di merci via tir.

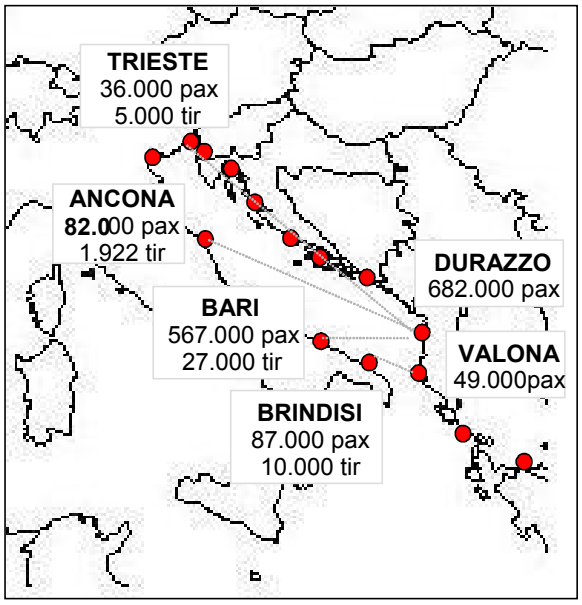
*Fig. 1.4. – Principali collegamenti internazionali ferry nel bacino Adriatico – Ionio (anno 2003)*

*1.4.A– Collegamenti con la Grecia*

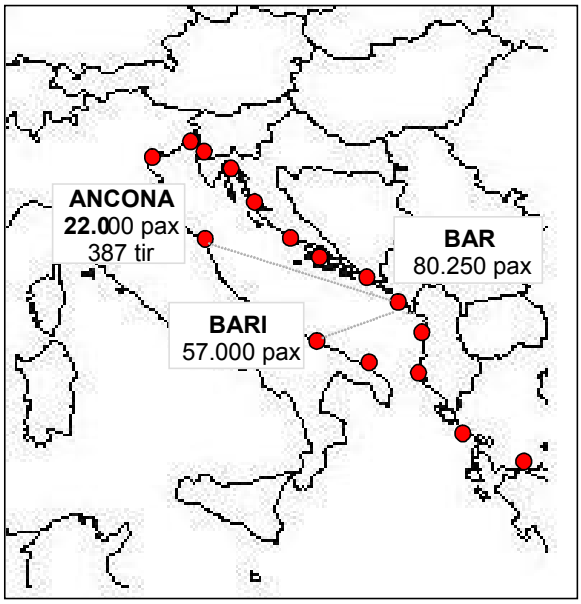
*1.4.B– Collegamenti con la Croazia*




*1.4.C – Collegamenti con l'Albania*




*1.4.D Collegamenti con il Montenegro*




*Fonte: nostre elaborazioni su dati Autorità Portuali*

### *1.2.2. Il movimento crocieristico*

Un'ultima riflessione riguarda il traffico crocieristico. Si tratta di un segmento del mercato turistico in forte crescita, e alcuni porti in Adriatico – Ionio confermano questa tendenza generale.

Nella stagione turistica 2005 inoltre il porto di Ancona diventerà uno scalo regolare del programma turistico di Costa Crociere. E' previsto infatti l'ormeggio settimanale della "Costa Classica", che parte da Venezia e prosegue per un itinerario di sette giorni verso le isole greche e croate. Ancona diventerà oltre che destinazione turistica per i passeggeri a bordo della Costa Classica anche un porto di imbarco e sbarco per turisti provenienti dal Centro Italia.

Si tratta di una occasione importante per lo scalo dorico che va ad inserirsi in un segmento di offerta turistica e di movimentazione delle navi tra i più interessanti per diverse ragioni.

La prima riguarda le ricadute economiche a livello locale che possono essere generate dall'approdo di una nave crociera. Gli operatori coinvolti in senso stretto nell'operazione, ovvero Autorità Portuale, agenzie, fornitori di servizi marittimi, godranno del beneficio di questa ulteriore attività. Ma dal passaggio di croceristi ci si aspetta soprattutto un incremento della spesa presso gli esercizi commerciali e una maggiore fruizione di servizi in generale nella città di Ancona e in parte delle Marche.

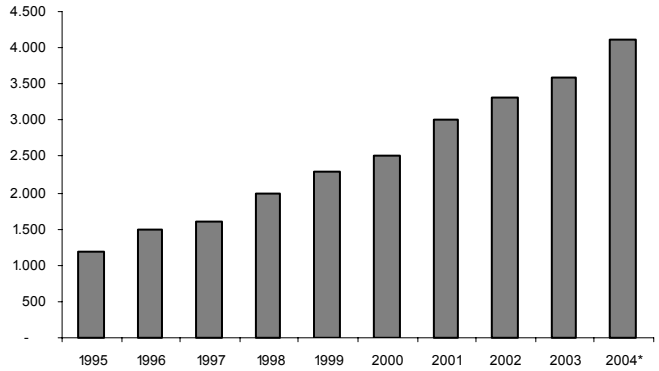
Una corretta organizzazione del sistema di accoglienza e di gestione dei servizi della città (orari, promozione ecc…), possono fare la differenza nello sfruttamento di questa occasione.

L'altra ragione che rende interessante questo evento sta nelle potenzialità di sviluppo che il segmento crociere presenta nel panorama dell'offerta turistica e, dunque nelle prospettive che potrebbero aprirsi anche per Ancona. Qualche dato consentirà di ricostruire meglio il quadro.

Nel 2003 sono stati circa 12 milioni i passeggeri che hanno viaggiato su navi crociera (11 di questi sono americani) e per il 2004 il dato è previsto in crescita fin oltre i tredici milioni. Meta preferita dei croceristi continua ad essere l'area dei Caraibi, che tra l'altro annovera tra le tappe emergenti Cuba.

In termini di prospettive di crescita tuttavia il Mediterraneo costituisce l'area più interessante del mercato. Dal 1995 ad oggi, il traffico di croceristi è più che raddoppiato (+ 207% ) passando da 1.200.000 passeggeri ad oltre 4 milioni stimati per il 2004.

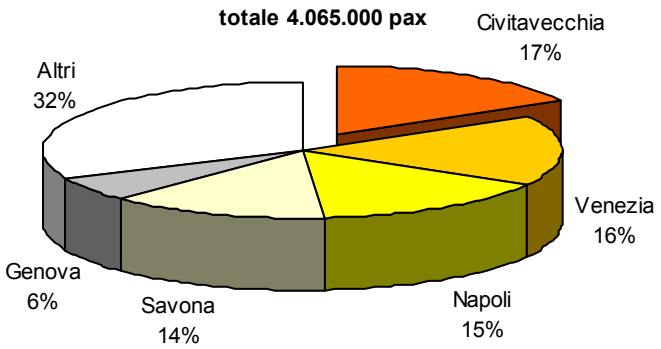
*Fig 1.5 – Traffico crocieristico nel Mediterraneo (in migliaia di pax)*




*Fonte: Cemar Agency Network 2004 - *stime*

In particolare sono alcune zone del Mediterraneo Occidentale a trainare tutto il mercato. Si tratta di quelle aree che dopo l'11 settembre 2001 sono ritenute più sicure, ovvero Italia, Spagna e le isole Baleari. Tutto il Medio Oriente è invece un mercato praticamente chiuso e la domanda di Crociere per Siria, Israele e Libano si è di fatto azzerata. In forte diminuzione anche Egitto e Turchia, che scontano comunque un forte rischio di terrorismo. L'Italia rappresenta uno dei maggiori Paesi di transito. Nel 2003, i croceristi transitati nei porti Italiani sono stati più di quattro milioni (pari a +10% rispetto all'anno precedente) e 3.145 le toccate delle navi. In termini di porti la leadership nel traffico crocieristico sia per numero di passeggeri che per toccate navi spetta a Civitavecchia, che di fatto è lo scalo utilizzato per raggiungere Roma. Con 680.000 passeggeri il porto laziale, secondo le previsioni 2004, supererà di poco Venezia (670.000), che risentirà anche quest'anno delle crisi di Festival e Roc. Al dato di Venezia peraltro vanno aggiunti circa 12.000 passeggeri imbarcati su navi crociera che percorrono la via fluviale, sulla linea Venezia-Cremona. Tra i porti leader sono inoltre da segnalare Napoli, Savona, Livorno e Genova. Quest'ultima registrerà una forte riduzione dei movimenti sia per le crisi delle compagnie già citate sia per il trasferimento della flotta di Costa Crociere presso il nuovo terminal dello scalo di Savona.

*Fig 1.6 – Quota di mercato dei principali porti Italiani per traffico crocieristico – previsioni 2004-*



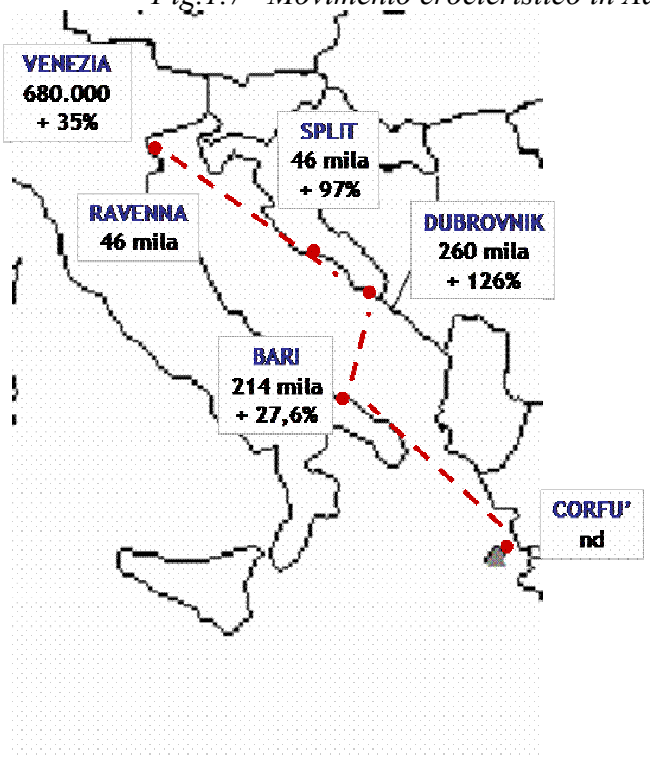

*Fonte: Cemar Agency Network 2004 – previsioni 2004*

Nei porti adriatici sono stati registrati nel 2003 circa un milione e mezzo i passeggeri. La leadership di Venezia, nonostante le già citate vicende, non è assolutamente in discussione.

Spicca invece il ruolo di Dubrovnik, divenuta ormai meta di riferimento sulla sponda orientale dell'Adriatico. Il numero di croceristi è passato da 95.000 nel 2001 a 260.000 nel 2003. Anche Zara e Spalato registrano un traffico in crescita anche se i valori assoluti sono molto più esigui. Occorre inoltre precisare che in Croazia sono molti i movimenti interni, tra porti ed isole alcuni dei quali sarebbero potenzialmente classificabili come traffico crocieristico.

A Sud dell'Adriatico porto di riferimento per gli scali crociera è invece Bari anch'esso in crescita sostenuta negli ultimi anni.

*Fig.1.7– Movimento crocieristico in Adriatico/ionio – Anno 2003*

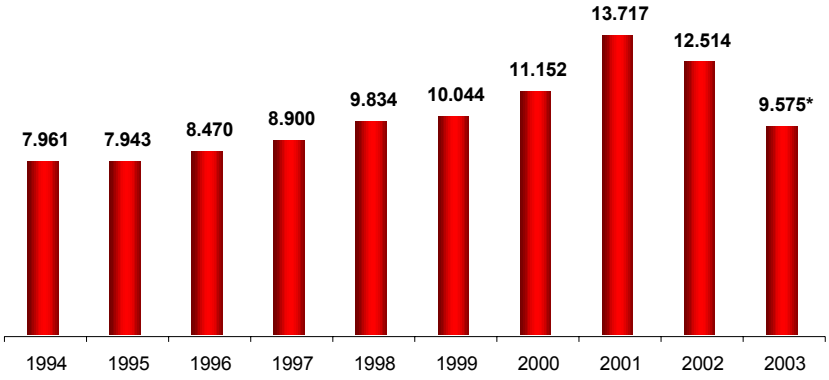



*Fonte: elaborazioni Istao su dati AP*

## 1.3 IL PORTO DI ANCONA: LE DINAMICHE DEL TRAFFICO

Come osservato nei precedenti paragrafi, il porto di Ancona, ha fatto registrare un calo significativo nel traffico merci. La quantità complessivamente movimentata nel 2003 è di poco inferiore a quella rilevata al termine del 1998. Nella classifica dei porti Adriatici italiani, lo scalo dorico perde la quarta posizione a favore di Brindisi ed è comunque superato anche da Koper e Rijeka.

*Fig 1.8 – Traffico merci nel porto di Ancona (in migliaia di tonnellate)*

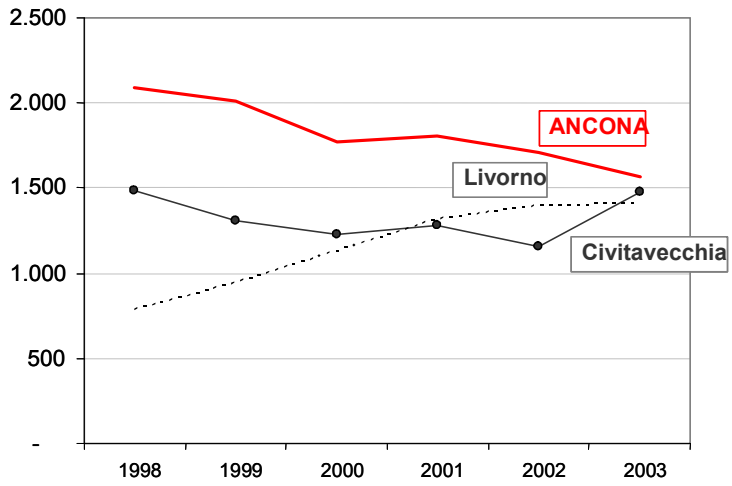



*Fonte: elaborazioni Istao su dati AP*

Tuttavia sulle cifre complessive occorre fare qualche riflessione:

- innanzitutto, come già segnalato nel precedente rapporto dell'Osservatorio, sono state ridimensionate le cifre relative ai movimenti di merci in TIR, straordinariamente alte nel 2001 a fronte di un movimento di mezzi sostanzialmente simile a quello degli ultimi due anni. Possibili errori di rilevazione e/o statistici, sono stati di fatto corretti dall'Autorità Portuale che ha ridimensionato le cifre di quell'anno.
- Restano oggettivamente in calo (-8%) gran parte delle rinfuse solide movimentate nel porto ovvero carbone, cereali, alimentari, caolino, cemento e coils.

*Fig 1.9 – Andamento del traffico di rinfuse solide (in migliaia di tonnellate)*




*Fonte: elaborazioni Istao su dati Autorità Portuali*

Si tratta di una emorragia di questa tipologia di traffico che dura ormai da oltre 5 anni. Nel mercato delle rinfuse l'arena competitiva è piuttosto circoscritta e secondo gli operatori si limiterebbe ai porti del Centro Italia, in particolare Ravenna, Livorno e Civitavecchia. Si tratta di un mercato complessivo di circa 16 milioni di tonnellate, sostanzialmente stabile o in lieve crescita negli ultimi cinque anni.

In quest'area Ravenna detiene una quota delle movimentazioni pari al 72%, mentre le movimentazioni di Ancona, Livorno e Civitavecchia attualmente quasi si equivalgono (8-9%); la differenza sta nel fatto che gli altri porti sono in tendenziale crescita, mentre lo scalo dorico è in netta diminuzione.

Estremamente evidente è il calo del traffico container. E' questo un dato in forte controtendenza rispetto al movimento container negli altri porti italiani. Solo Trieste, in Italia, fa registrare performance peggiori. Nonostante la debolezza dell'economia italiana, i principali porti nazionali fanno comunque registrare un incremento della movimentazione o comunque una tenuta dei traffici. Né i risultati economici delle imprese marchigiane sono così dissimili da quelle delle altre regioni.

Ad Ancona, parte del fenomeno, va spiegato con una ridefinizione della modalità di trasporto dei container ai porti hub. Alcune compagnie che offrono servizi di feederaggio con il porto di Taranto hanno deciso di utilizzare la tratta ferroviaria per collegare l'hub con le regioni periferiche.

*Tab 1.3. – Traffico merci nel porto di Ancona – 2003 e var % su 2003*

| | Imbarchi | % | Sbarchi | % | TOTALE 2003 | % | Variazione % Su 2002 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oli minerali | 1.203.115 | 45% | 3.959.603 | 57% | 5.162.718 | 54% | 2% |
| **TOTALE MERCI LIQUIDE** | **1.203.115** | **45%** | **3.959.603** | **57%** | **5.162.718** | **54%** | **2%** |
| Carbone | | | 607.849 | 9% | 607.849 | 6% | -3% |
| (girasole + mais) Semi oleosi | | | 16.667 | 0% | 16.667 | 0% | 12% |
| (grano + orzo) Cereali | 2.754 | 0% | 294.443 | 4% | 297.197 | 3% | -12% |
| (zucchero - olio - farine) Alimentari | 13.540 | 1% | 4.523 | 0% | 18.063 | 0% | -54% |
| (fava/ino+ soia) Legumi | | | 209.394 | 3% | 209.394 | 2% | 7% |
| Caolino | | | 58.071 | 1% | 58.071 | 1% | -32% |
| Cemento / Klinker | | | 105.836 | 2% | 105.836 | 1% | -8% |
| Coils | 39.624 | 1% | 33.601 | 0% | 73.225 | 1% | -8% |
| Legnami | 10 | 0% | 61 | 0% | 71 | | -100% |
| Cellulosa | 1.056 | 0% | 0 | 0% | 1.056 | 0% | -35% |
| Metalli e minerali ferrosi | | | 46.541 | 1% | 46.541 | 0% | -36% |
| Componentistica / prodotti finiti | 8.477 | 0% | 1.379 | 0% | 9.856 | 0% | 267% |
| Inerti / Marmo | | | 119.766 | 2% | 119.766 | 1% | 9% |
| **TOTALE MERCI SOLIDE** | **65.461** | **2%** | **1.498.131** | **22%** | **1.563.592** | **16%** | **-8%** |
| Merci in TIR | 1.094.265 | 41% | 1.209.837 | 18% | 2.304.102 | 24% | -54% |
| Merci in Container | 314.047 | 12% | 230.348 | 3% | 544.395 | 6% | -23% |
| **TOTALE MERCI IN COLLI** | **1.408.312** | **53%** | **1.440.185** | **21%** | **2.848.497** | **30%** | |
| **TOTALE MERCI** | **2.676.888** | **100%** | **6.897.919** | **100%** | **9.574.807** | **100%** | **-23%** |

*Fonte: Autorità Portuale 2004*

I treni provenienti da o diretti al porto di Taranto fanno scalo ad Ancona: entrano nei pressi dell'area portuale, scaricano e caricano containers su treni. La movimentazione sulla nave scompare. Secondo i dati forniti dall'Autorità Portuale, nei primi sei mesi del 2004, quasi un container su quattro è stato movimentato nel porto secondo questa modalità (tab. 1.4).

*Tab. 1.4 Movimenti containers nel porto di Ancona via ferrovia*

| *2004* | *Container via ferrovia* | *Container movimentati nel porto* | *Totale porto+ ferrrovia* | *Peso %* |
|---|---|---|---|---|
| Gennaio | 980 | 5.140 | 6.120 | 16% |
| Febbraio | 1.675 | 5.750 | 7.425 | 23% |
| Marzo | 2.085 | 5.828 | 7.913 | 26% |
| Aprile | 1.666 | 6.608 | 8.274 | 20% |
| Maggio | 1.776 | 6.652 | 8.428 | 21% |
| Giugno | 1.866 | 4.579 | 6.445 | 29% |
| **Totale** | **10.048** | **34.557** | **44.605** | **23%** |

*Fonte: elaborazioni Istao su dati AP, 2004*

## 1.4 CONSIDERAZIONI DI SINTESI

L'analisi dei traffici e delle dinamiche del porto di Ancona in relazione alle performance dei porti di altre livelli territoriali consentono alcune prime riflessioni.

Nel bacino Adriatico-Ionio, Ancona risulta il porto passeggeri per eccellenza. In particolare è il segmento ferry-ro ro a caratterizzare la leadership di Ancona: nei movimenti dei porti italiani da e per la Grecia, lo scalo dorico detiene una quota di mercato del 40%, in quelli da e per la Croazia di oltre il 67%. Solo nei collegamenti con Albania, Serbia e Montenegro perde il primato a favore del polo dei porti pugliesi. Per frequenza di servizi di cabotaggio internazionale Ancona si colloca tra i porti leader a livello italiano. Secondo il Conto Nazionale dei Trasporti del 2003, che riporta dati ISTAT aggiornati al 2002, Ancona è il primo porto italiano per movimenti di passeggeri su linee di cabotaggio internazionale. Nel capitolo 5 si spiegheranno più in profondità le ragioni di questo forte livello di competitività e gli elementi che sono in grado di mantenerla.

Ancona dovrebbe inserirsi nel mercato adriatico delle corciere con la quota che attualmente detiene Ravenna, ovvero circa il 3% pari a 48.000 presenze annue.

Di per sé la cifra non è enorme specialmente se confrontata con il milione e mezzo di passeggeri imbarcati nei traghetti; ma le aspettative, come accennato all'inizio, vanno oltre le semplici cifre. Si tratta, per Ancona, di affrontare una vera sfida, di misurarsi sulla capacità di rispondere in maniera adeguata ad una domanda turistica per certi versi totalmente nuova.

Meno incoraggiante la situazione relativa al traffico merci. Al di là di problemi legati alla corretta rilevazione dei dati avvenuta in anni passati, Ancona, presenta una situazione di evidente difficoltà: innanzitutto da alcuni anni perde sistematicamente

traffici nelle rinfuse solide; si tratta di un segmento che fino a ieri generava il 35%[4] del valore prodotto nel porto dai diversi traffici mercantili. I segnali di questa progressiva erosione non possono che avere forti ricadute anche sull'economia della città.

Più controversa (e per certi versi più problematica) la situazione relativa ai container. Fino al 2002, lo scalo dorico, continuava a crescere e a guadagnare quote di mercato nel bacino Adriatico. I dati del 2003 indicano una inversione di rotta. La causa principale tuttavia sembra da ricercarsi non tanto in una riduzione significativa dei volumi movimentati localmente, quanto nella diverso modo di trasportare i containers da e verso porti hub. Nei primi sei mesi del 2004, il 23% dei container movimentati nell' area portuale, è di fatto caricato o scaricato su treni di collegamento con Taranto.

Occorre precisare che da un punto di vista dell'impatto economico complessivo sul porto la situazione non cambia molto rispetto ad ora poiché le maestranze utilizzate per la movimentazione sui treni sono le stesse di quelle impiegate per la movimentazione su navi.

Tuttavia cambia la funzione del porto: l'area portuale, in queste circostanze, funziona da piattaforma logistica di smistamento delle merci. E' questa una funzione tipica da interporto, e quindi in diretta competizione con chi attualmente o in futuro (pensiamo all'interporto di Jesi) svolgerà in maniera più organizzata e strategica questa funzione.

[4] Vedi rapporto 2003 dell'Osservatorio

# CAPITOLO SECONDO

# LA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI NEL BACINO ADRIATICO-IONIO

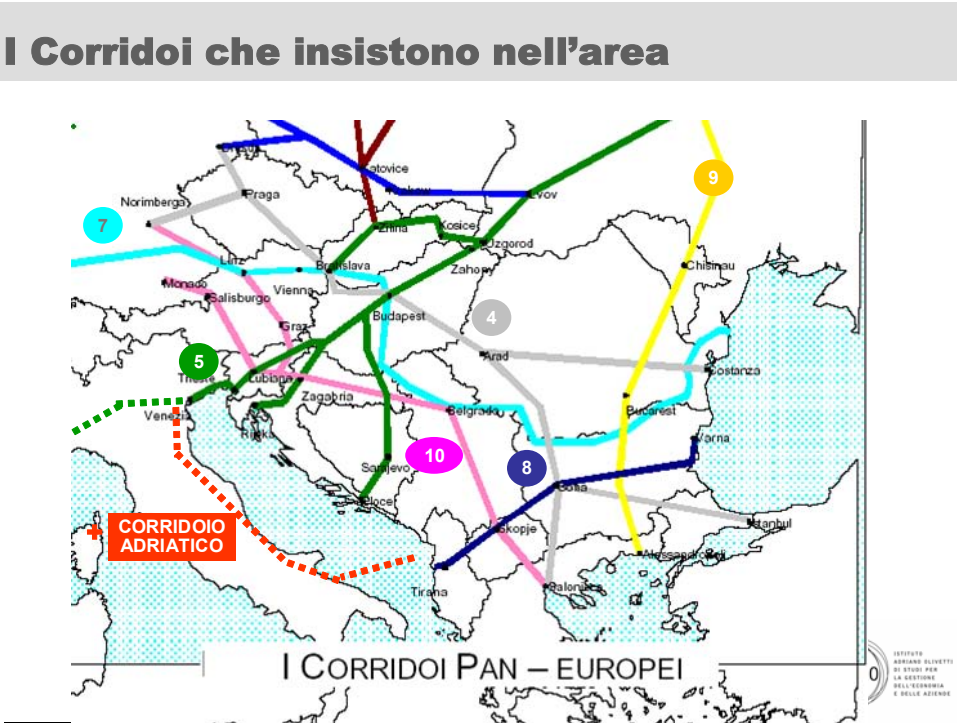
## 2.1 LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO

In tema di politica dei trasporti, l'azione dell'Unione Europea si è mossa fin dagli anni Ottanta in una duplice direzione: da un lato, il sostegno alla politica infrastrutturale mirante a completare o migliorare i collegamenti tra le reti dei Paesi Membri, dall'altro a dar corso ad una progressiva integrazione dei Paesi dell'Europa Centro Orientale.

In questo quadro, nel 1994 ad Essen, il Consiglio Europeo ha definito 14 progetti prioritari, per un investimento pari a 300 miliardi di Ecu da realizzare entro il 2010. Negli anni successivi alcuni di questi progetti sono stati abbandonati, altri aggiunti. Al 2003 solo il 25% delle opere previste ad Essen erano state realizzate.

Accanto alle priorità di Essen, durante gli anni Novanta si definisce il programma dei grandi Corridoi. L'idea dei "corridoi di trasporto transeuropeo" nasce con la caduta del muro di Berlino, e ha come obiettivo ultimo la creazione di una grande area di influenza geo-economica e geo-politica. Durante le conferenze di Praga (1991) Creta (1994) e Helsinki (1997 ) vengono così identificati 10 corridoi principali della Rete Transeuropea dei trasporti. Essi in pratica estendono i corridoi continentali e includono importanti aree periferiche europee.

*Fig.2.1 – I corridoi orientali della Rete Transeuropea dei trasporti*




*Fonte: elaborazione ISTAO su dati UE, Commissione Trasporti*

Nell'area Adriatico Ionio hanno un'influenza diretta tre corridoi in particolare:

- Il corridoio 5: si sviluppa lungo la direttrice principale Est-Ovest e collega Barcellona (Spagna) a Kiev (Ucraina). Nella parte che interessa l'alto Adriatico gli assi sono tre:
  - asse principale, Venezia - Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest;
  - asse B, Rijeka – Zagabria - Budapest;
  - asse C, Ploce - Sarajevo - Osijek - Budapest. L'individuazione di quest'ultimo asse fa seguito agli accordi di Dayton e alla volontà di consentire una maggiore integrazione della Bosnia Erzegovina.
- Il corridoio 8: si sviluppa da Durazzo in Albania fino a Sofia e Varna nel Mar Nero e si collega via mare ai porti di Bari e Brindisi.
- Il corridoio 10: ultimo nato tra i corridoi paneuropei (aggiunto ad Helsinki nel 1997), lega la sua storia alle vicende dell'ex Jugoslavia. Prevede il collegamento dall'Austria alla Grecia, passando per i territori dell'ex Jugoslavia. Per ora tuttavia le risorse impegnate non sono molte, soprattutto in ragione dell'instabilità di molti dei Paesi che dovrebbe attraversare.

A questi corridoi principali si affiancava il progetto di Corridoio Adriatico, il cui studio di fattibilità venne finanziato in sede comunitaria nel 1995. Si tratta di un asse multimodale che attraversa le regioni orientali italiane e le collega direttamente ai principali corridoi: via strade e ferrovie a Nord con il Corridoio V e grazie ai nodi portuali del Centro Sud con l'asse C del Corridoio V (Ploce – Sarajevo – Osijek - Budapest), con il Corridoio 8 e con la rete infrastrutturale greca.

In questo modo si profilava la costruzione di un asse infrastrutturale e di trasporto che consentiva di collegare adeguatamente il Sud Est europeo con il Centro Nord Europa. I volumi di domanda di trasporto - merci e persone - di Grecia e Turchia in primis, e del Centro Sud Italia verso il resto dell'Unione giustificavano questo tipo di intervento. L'analisi di pre-fattibilità aveva già evidenziato come l'itinerario Adriatico presentasse indubbi vantaggi in termini di costo e tempi di viaggio tra la Grecia e la Germania rispetto alle ipotesi alternative, quella occidentale via Italia e quella orientale via Sofia e Budapest. Anche il faticoso cammino verso la normalizzazione dei Paesi dell'ex Jugoslavia finiva col rendere comunque più vantaggioso l'itinerario del Corridoio Adriatico.

## 2.2 I RECENTI SVILUPPI DEGLI ORIENTAMENTI COMUNITARI

E' attualmente in corso un vasto processo di ridefinizione degli orientamenti comunitari, che ha tra gli obiettivi quello di una maggiore integrazione economica e politica tra Unione Europea e Paesi dell'Est.

L'estensione della rete europea ai futuri Stati membri contribuirebbe di fatto al successo dell'ampliamento e costituirebbe una nuova opportunità per ridurre la congestione su grandi assi e incoraggiare l'intermodalità nell'Europa ampliata, condizione necessaria per lo sviluppo sostenibile dei trasporti.

La Commissione nel 2001 aveva già elaborato un riassetto delle priorità di intervento che aggiungeva ai progetti di Essen altre 6 iniziative. Nel frattempo un gruppo di alto

livello presieduto da Karl Van Miert, ex vicepresidente della Commissione, riceveva mandato di rivedere la lista delle priorità alla luce dell'allargamento ormai ravvicinato.

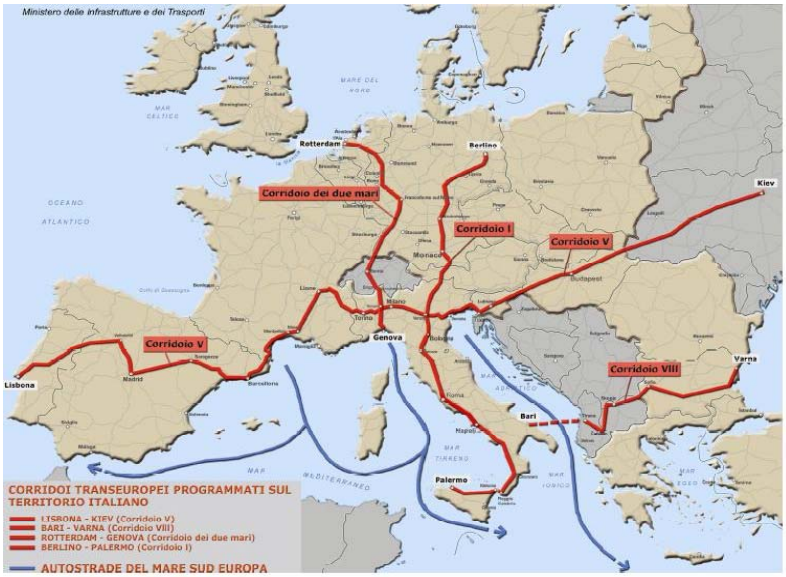
Le indicazioni del gruppo, che ha esaminato oltre 100 progetti, sono state presentate in Commissione nel giugno 2003. Gran parte delle indicazioni sulla nuova lista dei progetti prioritari sono state recepite dalla Commissione (ottobre 2003). Tra le decisioni prese vi è soprattutto la proposta di una nuova lista di **29 progetti prioritari** da portare a termine entro il 2020.

Tra le novità dal Rapporto Van Miert, fatte proprie dalla Commissione, anche la possibilità di elevare il finanziamento europeo dal 10% fino al 30%, per evitare gli intoppi verificatisi con i progetti di Essen 1994.

Tra i 29 progetti prioritari interessano l'area Adriatico Ionio in senso stretto:

- il progetto 6: Asse ferroviario Lione - Trieste /Koper – Ljubljana – Budapest – confine Ucraina nei tratti
  - Venezia - Trieste/Koper - Divaca (orizzonte temporale: 2015)
  - Ljubljana – Budapest (2019)
- il progetto 7 – Autostrada Igoumenitsa/Patra – Atene – Sofia – Budapest, che estende i progetti autostradali della Via Egnatia e Pathe (il cui completamento è previsto per il 2008) con ampliamenti di tratti autostradali verso la Bulgaria e la Romania (orizzonte temporale: 2010)
- il progetto 21 - Autostrada del Mare dell'Europa Sud Est che collega il Mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo Orientale sino ad includere Cipro (orizzonte temporale: 2010)
- il progetto 29 – Asse ferroviario del Corridoio intermodale Adriatico – Ionio in territorio greco (Kozani – Kalambaka - Igoumenitsa – Ioannina – Antirrio – Rio - Kalamata (orizzonte temporale: 2012 - 2014).

*Fig. 2.2 – Corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano*




*Fonte: Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture*

Alcuni emendamenti sono stati apportati nel febbraio 2004, e definitivamente approvati con risoluzione del Parlamento Europeo il 30 marzo 2004. Alcuni di questi interessano direttamente il bacino Adriatico-Ionio:

- la ricomparsa del corridoio VIII con il collegamento di Bari a Durazzo e quindi al Mar Nero;
- il raccordo Ronchi Sud - Trieste Divaca, necessario per sciogliere i nodi sulla tratta transfrontaliera tra Italia e Slovenia.

Scompare invece dalla lista prioritaria il Corridoio Adriatico. Le regioni della dorsale occidentale del bacino Adriatico Ionio restano totalmente scoperte.

E' peraltro passato l'emendamento che consente di estendere i finanziamenti europei ad al alcune tratte ferroviarie di adduzione, affluenti ai corridoi stessi (pur non essendo inserite nei corridoi) e forse, una parte del progetto può essere recuperata.

## 2.3 IL PROGETTO AUTOSTRADE DEL MARE

E' un progetto di particolare interesse per i porti dell'Adriatico e dello Ionio. Le autostrade individuate dalla commissione sono quattro:

- autostrada del mar Baltico (collega gli stati membri del Mar Baltico con gli stati membri centrali ed occidentali);
- autostrada del Mare dell'Europa Occidentale (parte della penisola iberica sino al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda attraverso l'arco atlantico);
- autostrada del Mare dell'Europa Sud Est (collega il mare adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale sino ad includere Cipro);
- autostrada del Mare dell'Europa Sud Ovest (Mediterraneo occidentale) collega Spagna, Francia, Italia e Malta, nonché l'Autostrada del Mare dell'Europa Sud Est.

La relazione del gruppo Van Miert suggeriva alcune misure atte ad incentivare lo sviluppo di queste linee:

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

Gli incentivi in pratica dovrebbero sovvenzionare le misure di accompagnamento sopra descritte, comprese la concessione di aiuti per l'avvio di nuovi servizi. I progetti devono essere presentati da due Stati membri; essi di concerto devono prevedere procedure di appalto per la concessione di sovvenzioni statali a pacchetti che comprendano infrastrutture di accesso, infrastrutture portuali, sistemi elettronici di gestione o aiuti ai servizi che migliorino la redditività delle linee.

## 2.4 CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Nel precedente capitolo abbiamo mostrato che esiste una notevole asimmetria, in termini di caratteristiche e volumi di traffico, tra i porti situati a Nord e quelli del Medio-Basso Adriatico.

Sicuramente la parte Nord del bacino concentra gran parte dei movimenti di merci con i porti di Trieste, Venezia, Koper e Rijeka. Si tratta in particolare di rinfuse solide e liquide, ma anche di container. La possibilità di contare su un bacino di mercato consolidato come il Nord Est italiano e in crescita come i Paesi di nuova industrializzazione nel cuore dell'Europa giustificano volumi così consistenti.

A Sud, il mercato è concentrato quasi totalmente su Taranto sia per le rinfuse, che ovviamente nei container.

La recente evoluzione degli orientamenti comunitari, sembra appunto premiare Nord e Sud del bacino. I progetti prioritari individuati ricadono nel Corridoio V e VIII, e ciò consentirà di potenziare l'intero sistema infrastrutturale con sicuri benefici anche per i porti.

Il Medio Adriatico, abbiamo visto, mostra una forte leadership nei traffici traghettistici con Grecia e Croazia in particolare. Si tratta di movimenti di tipo turistico ma anche di vero e proprio traffico di short sea shipping.

Nella lista dei progetti prioritari che possono avere un impatto su questi porti compaiono di fatto solo quelli relativi alla Grecia.

Il versante occidentale (Italia) e quello orientale (Croazia e Bosnia Erzegovina) del Medio Adriatico rimangono sostanzialmente scoperti in termini di grandi interventi infrastrutturali. Il Corridoio Adriatico scompare dalla lista dei progetti prioritari. La dorsale tirrenica fino allo stretto di Messina è stata di fatto privilegiata nelle scelte relative alle infrastrutture di trasporto.

Se le pronunce finali del Consiglio e del Parlamento non modificheranno in maniera sostanziale questo scenario, rimarrebbe come unica occasione di sviluppo, il progetto delle Autostrade del Mare. Sulla capacità di offrire servizi di traffico a medio e corto raggio i porti Adriatici (e tra questi in particolare Ancona) hanno mostrato una capacità indiscussa.

Occorre tuttavia far fronte a problemi vari: il congestionamento del traffico locale; la necessità di migliorare i collegamenti tra porti e arterie stradali e ferroviarie, aree di sosta per i tir, snellimento delle procedure.

In questo senso va promossa un'azione comune nelle opportune sedi affinché almeno le Autostrade del Mare consentano di riequilibrare a favore dell'area centrale del bacino Adriatico – Ionio le risorse europee impegnate.

# PARTE SECONDA

# CONCORRENZA TRA PORTI E COMPETITIVITA' DEL PORTO DI ANCONA

# CAPITOLO TERZO

# LE IMPRESE MARCHIGIANE E L'UTILIZZO DEL PORTO DI ANCONA E DEI PORTI CONCORRENTI

## 3.1 OBIETTIVI E METODOLOGIA

Il presente capitolo ha un obiettivo ben preciso: capire approfonditamente quale è il bacino di riferimento del porto di Ancona relativamente alle merci e, in particolare, capire se effettivamente il mercato limitrofo utilizzi lo scalo. Il punto di osservazione dell'analisi è costituito dalle imprese manifatturiere, ovvero i soggetti che nella catena logistico-distributiva muovono la domanda di trasporto, nella fattispecie la modalità marittima.

Sebbene i clienti effettivi di un porto siano i vettori marittimi (lato mare) e gli spedizionieri (lato terra), gli utilizzatori finali del servizio di trasporto sono di fatto le imprese che determinano la domanda di trasporto delle merci in entrata e in uscita.

Le imprese del bacino di riferimento del porto di Ancona sono di fatto le effettive depositarie di alcune informazioni che riteniamo strategiche sia per tratteggiare meglio i confini dell'ambiente competitivo dello scalo dorico sia per comprendere quali siano i soggetti che di fatto decidono l'utilizzo di un porto piuttosto che un altro.

Abbiamo pertanto somministrato ad un campione di imprese, direttamente o via fax, un questionario caratterizzato da due principali aree di indagine[5]:

- *l'effettivo utilizzo della modalità marittima, le destinazioni o provenienze principali, i porti italiani utilizzati.* Le domande inserite in questa categoria di indagine consentono essenzialmente di capire quali siano i porti in diretta concorrenza con Ancona e di tratteggiare così i confini geografici dell'ambiente competitivo in cui opera lo scalo dorico.
- *organizzazione del ciclo di trasporto e centri decisionali.* In questa sezione si è cercato di approfondire chi organizza l'intero ciclo del trasporto della merce che transita via mare dall'azienda al cliente finale (per le merci in uscita), dal fornitore all'azienda marchigiana (per le merci in entrata). Gli approfondimenti vanno poi nella direzione di capire chi decide sulla scelta di un porto, che ruolo abbiano l'azienda intervistata, i clienti o i fornitori, ed i soggetti intermediari, in particolare gli spedizionieri. Quest'area di indagine consente di dare prime risposte al "perché" si utilizzi un porto piuttosto che un altro. Vedremo nel successivo capitolo che le indagini presso vettori marittimi e spedizionieri consentiranno di approfondire ulteriormente questo aspetto.

## 3.2 IL CAMPIONE DI INDAGINE

L'analisi è stata limitata alle aziende delle Marche perché di fatto i confini regionali costituiscono gran parte del bacino di riferimento del porto, secondo l'opinione dei principali operatori. A completare l'area di riferimento vi sarebbero alcune zone a nord

[5] Il questionario completo, uno per le merci in entrata (acquisti) e uno per le merci in uscita (spedizioni), è contenuto nell'allegato A.2.

dell'Abruzzo, il sud della Romagna e parte dell'Umbria, ma sicuramente il cuore del mercato è rappresentato dal tessuto imprenditoriale regionale.

Per effettuare le interviste sono state contattate oltre 70 imprese marchigiane, individuate tra le principali aziende per fatturato. Di queste tuttavia solo una parte esigua utilizza la modalità marittima per il trasporto internazionale[6] di merci.

I fattori che concorrono ad un utilizzo contenuto del trasporto via mare sono infatti di due 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. Un comparto regionale come il calzaturiero (e tutto il comparto moda) ad elevata vocazione all'export utilizza poco la modalità marittima anche per destinazioni oltreoceano. 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 nel comparto moda, risulta incomparabile con il trasporto via mare.

  Il trasporto via mare 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 nel 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.

Anche per i motivi elencati le aziende marchigiane che hanno risposto ai nostri questionari sono 23. Occorre peraltro precisare che quasi tutte sono aziende leader in senso assoluto (e non solo in area marchigiana) nel loro comparto. Lo studio del loro comportamento in tema di trasporto e logistica può dunque fornire indicazioni particolarmente significative.

[6] È stato trascurato il cabotaggio nazionale per l'esiguità dell'universo di riferimento

*Tab. 3.1. Le aziende intervistate*

| ***Azienda*** | ***Comparto*** |
|---|---|
| AETHRA S.p.A. | Telecomunicazioni |
| BEST S.p.A. | Cappe |
| BIESSE S.p.A. | Macchine utensili |
| CLEMENTONI S.p.A. | Giocattoli |
| CUCINE LUBE | Mobile – Cucine |
| DELLA ROVERE – Mobili | Mobile – Ufficio |
| ELECKTROMEK S.p.A. (gruppo Best) | Cappe |
| ELEKON (gruppo Turboair) | Cappe |
| FALC | Moda |
| FBL | Mobile – Ufficio |
| FELLOWES LEONARDI | Cartotecnica /giocattoli |
| FORNARI S.p.A. | Moda |
| IFI S.p.A. | Mobile - Arredo Commerciale |
| MARVIT | Meccanica |
| MERLONI ELETTRODOMESTICI | Elettrodomestici |
| MERLONI TERMOSANITARI | Elettrodomestici |
| NEW RELAX – Poltrone e Divani | Mobile – Poltrone e divani |
| OSMA (gruppo Turboair) | Cappe |
| PALL ITALIA | Farmaceutica |
| PANATTA SPORT | Attrezzature sportive |
| PIERALISI S.p.A. | Macchine utensili |
| TECNOWIND | Cappe |
| TEUCO | Elettrodomestici/sanitari |

Le 23 aziende del campione hanno compilato 34 questionari: di questi 21 riguardano l'esportazione internazionale di merci e 13 gli acquisti internazionali (alcune aziende, infatti, utilizzano la modalità marittima di trasporto anche per gli acquisti).

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.).

*Tab. 3.2. – Le caratteristiche del campione intervistato*

| *Classe % su valore movimenti via mare* | *su totale acquisti N. aziende* | *Su valore export N. aziende* | *TOTALE rilevazioni* | *%* |
|---|---|---|---|---|
| Meno 10% | 3 | 6 | 9 | 26% |
| 10% - 20% | 4 | 3 | 7 | 21% |
| 20% - 40% | 2 | 8 | 10 | 29% |
| Oltre 40% | 3 | 3 | 6 | 18% |
| nd | 1 | 1 | 2 | 6% |
| Totale | 13 | 21 | 34 | 100% |

*Fonte: dati ISTAO, 2004*

Circa un quarto delle imprese movimenta meno del 10% del valore degli acquisti e dell'export via mare, mentre la classe che detiene la percentuale di movimentazione via mare più consistente è quella compresa tra 20% e 40%.

Ricordiamo, tuttavia, che il fatturato (o il valore degli acquisti e dell'export) delle aziende del campione oscilla tra molte centinaia di milioni di euro e 20/30 milioni di euro. L'analisi percentuale presentata nella tab. 3.2 indica, quindi, soltanto *la propensione* all'utilizzo (e non il valore *assoluto*) del trasporto marittimo da parte delle aziende stesse.

*Tab 3.3. – Le modalità di trasporto via mare utilizzate*

| *Modalità di trasporto via mare* | *acquisti* | *Spedizioni* | *TOT* | *% su aziende* |
|---|---|---|---|---|
| Container | 13 | 20 | 33 | 97% |
| TIR | 1 | 6 | 7 | 21% |
| Casse Mobili | 1 | 3 | 4 | 12% |
| Altro | | 1 | 1 | 3% |
| *Totale frequenze* | *15* | *30* | *45* | |
| *Totale aziende* | *13* | *21* | *34* | |

*Fonte: dati ISTAO, 2004*

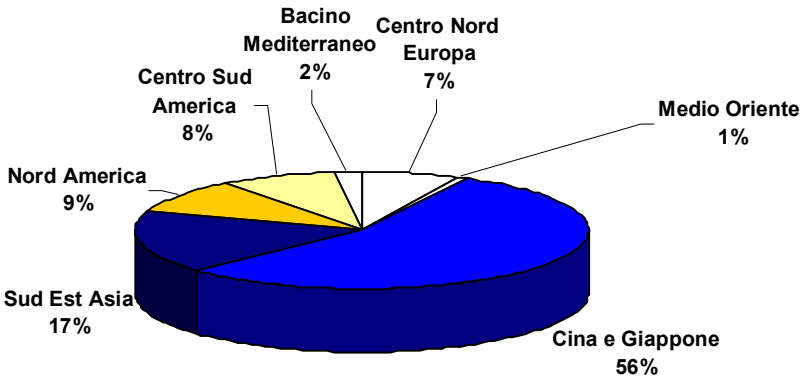
Come indica la tab. 3.3, quasi tutte le imprese utilizzano il trasporto via container. Sostanzialmente le altre modalità di trasporto marittimo sono aggiuntive rispetto a questo. Sette imprese hanno citato l'utilizzo dei tir imbarcati su traghetti in particolare per spedizioni verso la Grecia, la Turchia e l'Albania. Il porto di riferimento in questo caso è Ancona; solo in un caso è stato citato il porto di Bari.

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.

## 3.3 MERCATI E PORTI CONCORRENTI

*Fig. 3.1. Mercati di provenienza delle merci che viaggiano via mare*




*Fonte: dati Istao, 2004*

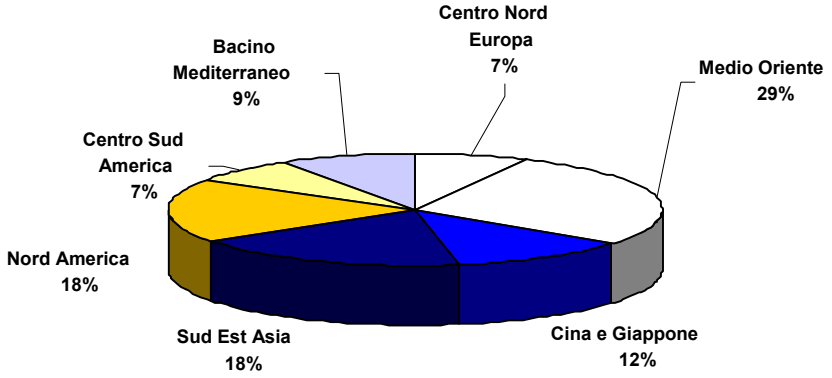
In relazione ai mercati di provenienza e destinazione delle merci i profili che emergono sono i seguenti:

- nel caso di acquisti di merci (fig. 3.1) l'Estremo Oriente e il Sud Est asiatico rappresentano quasi i tre quarti del movimento complessivo in entrata[7]; 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 (fig. 3.2). Il 30% riguarda ancora l'Estremo Oriente, un buon 29% il Medio Oriente e circa il 25% il continente Americano. La restante parte riguarda il bacino Mediterraneo e il Centro Nord Europa.

  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.

[7] Si tratta di una distribuzione ponderata delle risposte: alle imprese è stato chiesto di indicare, fatto 100 il valore della merce importata via mare, quali fossero e che peso avessero in termini percentuali i diversi mercati di provenienza. La distribuzione del grafico tiene conto sia del numero di citazioni sia del peso relativo di ciascun mercato.
Analoga operazione di ponderazione è stata effettuata per i mercati di destinazione delle merci esportate via mare.

*Fig.3.2. Mercati di destinazione delle merci che viaggiano via mare*



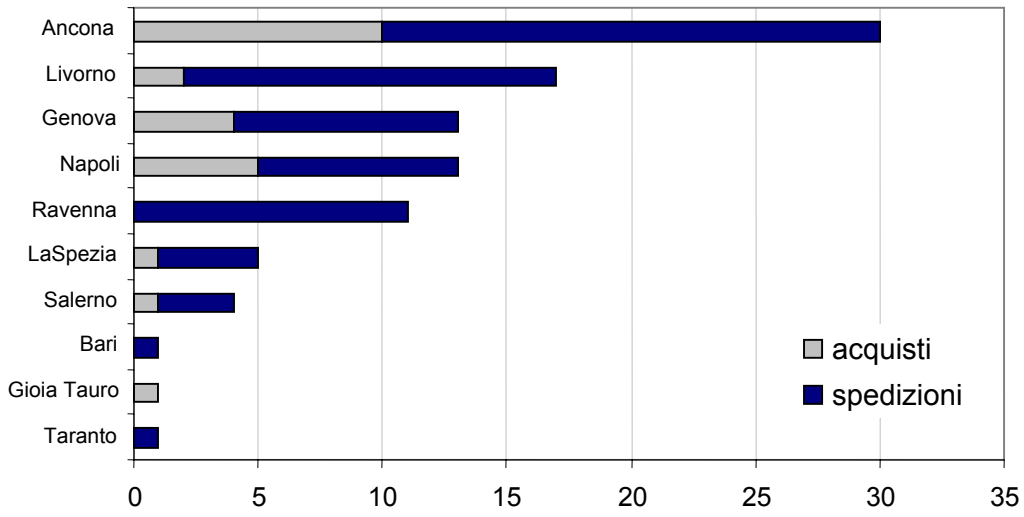

*Fonte: dati Istao, 2004*

In termini di frequenze complessive, Ancona è il porto più citato. In 30 casi sui 34 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 tutte marchigiane.

Un dato sorprendente riguarda invece l'indicazione degli altri porti: l'aspettativa iniziale era, infatti, che il principale porto rivale fosse Ravenna. In realtà i principali concorrenti sono situati nel Tirreno: Livorno, Genova e Napoli[8] in primis, ma anche La Spezia e Salerno.

[8] Ricordiamo che Napoli è collegata con Perugia/Foligno da treni per il trasporto containers.

*Fig. 3.3 Porti utilizzati per l'acquisto e la spedizione di merci (numero di citazioni)*




*Fonte: dati Istao, 2004*

Non vogliamo addentrarci in letture più analitiche dei dati, poiché il campione non è quantitativamente così significativo; possiamo però mettere in evidenza alcuni aspetti che derivano in parte da elaborazioni aggiuntive e in parte da informazioni di carattere qualitativo raccolte durante la rilevazione.

Innanzitutto, 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 3 casi Ancona è l'unico porto utilizzato.

In secondo luogo, 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, ancora 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. In questo caso, però, comincia ad emergere la concorrenza diretta dei porti di transhipment. Per esempio, alcune aziende hanno segnalato che, in seguito al decentramento di alcune lavorazioni ad Hong Kong e nel Sud Est Asiatico, utilizzano direttamente Gioia Tauro, e solo in parte Napoli e Ancona, come porti italiani per la loro movimentazione commerciale. Affronteremo nel successivo capitolo questo aspetto della concorrenza. Per ora completiamo quest'analisi ricordando che dalle statistiche riportate nel primo capitolo appare evidente che anche il porto di Taranto sta diventando un importante protagonista dei traffici mercantili nel bacino Adriatico-Ionio.

*Tab. 3.4 - Principali porti citati per peso dei diversi porti sul totale della merce movimentata da ogni singola azienda*

| *Porti* | *1 – 20%* | *da 21% a 40%* | *Oltre il 40%* | *Nd* |
|---|---|---|---|---|
| ANCONA | 27% | 20% | 43% | 10% |
| LIVORNO | 47% | 29% | 18% | 6% |
| NAPOLI | 46% | 38% | 8% | 8% |
| GENOVA | 38% | 31% | 23% | 8% |
| RAVENNA | 64% | 18% | 9% | 9% |

*Fonte: dati Istao, 2004*

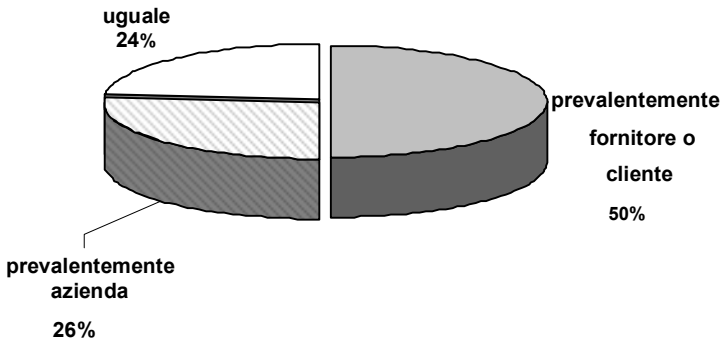
## 3.4 ORGANIZZAZIONE E CENTRI DECISIONALI NEL CICLO LOGISTICO

Nel 50% dei casi 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*. Bisogna distinguere, a questo riguardo, le merci in entrata da quelle in uscita.

Nel caso di spedizioni internazionali un termine di resa utilizzato in maniera ricorrente dalle aziende del nostro campione è il franco fabbrica (ex-works). Nel comparto mobiliero, ad esempio, dove si utilizza il mare prevalentemente per il trasporto verso gli Stati Uniti, nella quasi totalità dei casi la merce venduta è formalmente a disposizione del cliente presso gli stabilimenti del produttore. E' dunque il cliente a farsi carico, in termini organizzativi ed economici, del trasporto e della spedizione. Sarà dunque il cliente o, meglio, lo spedizioniere da lui incaricato a curare tutti gli aspetti della spedizione e soprattutto a indicare il porto su cui imbarcare la merce.

*Fig. 3.4. Organizzazione del ciclo logistico per tipologia di soggetti*




*Fonte: dati Istao, 2004*

Quando ad esempio si esporta verso gli Stati Uniti, gran parte delle merci partono dai porti del Tirreno, evidentemente più competitivi per tariffe e servizi, ma la decisione di fatto non è presa dalle aziende; sono invece gli spedizionieri a proporre ai loro clienti (esteri) soluzioni che finiscono con il privilegiare il Tirreno.

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 (Ancona o, per i pesaresi, Ravenna) poiché i costi variano in funzione dei chilometri percorsi. In questo caso Ancona recupera una parte della competitività.

Nel caso degli acquisti la situazione è capovolta. 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.

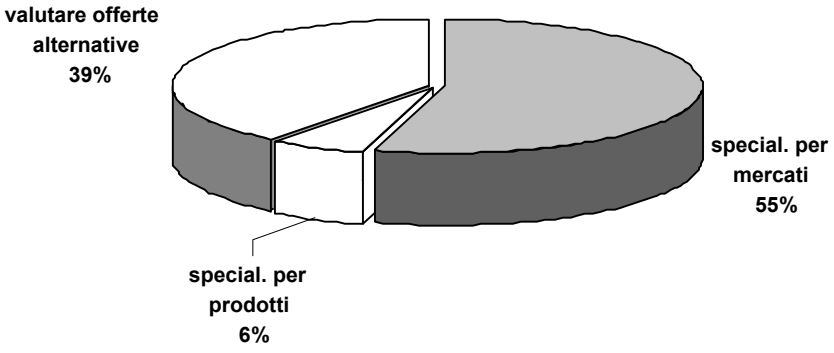
Si deve, tuttavia, precisare che l'azienda che decide, sia essa il cliente o il fornitore, acquista una soluzione di trasporto con una tariffa che comprende tutte le componenti: nolo, trasporto terrestre, servizio, ecc. Questi soggetti non acquistano dunque un porto piuttosto che un altro, ma una soluzione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

L'ultima parte dell'indagine è dunque dedicata ad approfondire questo legame tra azienda e spedizionieri.

Il numero di spedizionieri con i quali le aziende intrattengono rapporti è in genere maggiore di uno (varia nella quasi totalità dei casi da 1 a 11), specie nei casi in cui la movimentazione marittima non è una componente marginale. 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.

*Fig. 3.5. I motivi che spingono a scegliere più di uno spedizioniere*




*Fonte: dati Istao, 2004*

I rapporti con più spedizionieri sono anche motivati dal desiderio di poter valutare di volta in volta offerte alternative.

Questi risultati sono confermati dai punteggi medi attribuiti[9] ai fattori di importanza nella scelta degli spedizionieri.

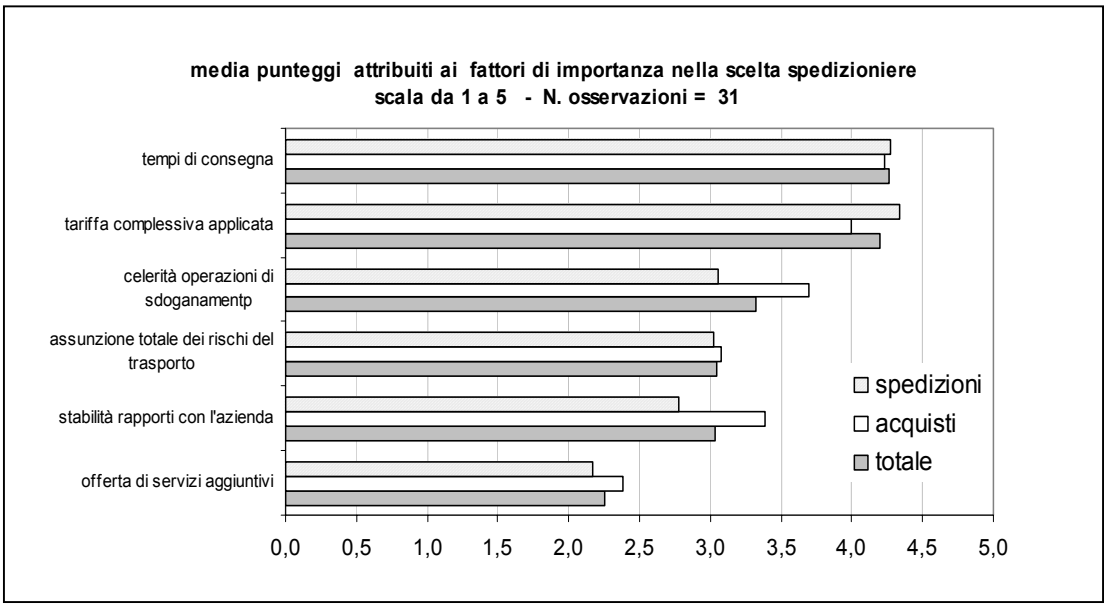
La stabilità dei rapporti con l'azienda ha un punteggio medio tra i più bassi, segnale della volontà di confrontare continuamente servizi e soluzioni offerte.

Sono invece i tempi di consegna e la tariffa complessiva applicata le variabili ritenute più importanti, sia per le merci in entrata sia per quelle in uscita.

Da segnalare inoltre che i fattori di scelta degli spedizionieri non cambiano molto per le merci in entrata da quelle in uscita. Vi sono però due eccezioni: la celerità delle operazioni di sdoganamento e la stabilità dei rapporti sono ritenute più importanti nel caso di acquisto internazionale di merci.

[9] Si poteva attribuire un punteggio da 1 a 5 in ordine di importanza (1=basso …….. 5= alto)

*Fig 3.6 – Criteri di scelta degli spedizionieri per importanza attribuita*




*Fonte: dati Istao, 2004*

## 3.5 CONSIDERAZIONI DI SINTESI

Il primo obiettivo di questo capitolo era quello di disegnare i confini dell'arena competitiva del porto di Ancona, relativamente alle merci unitizzate.

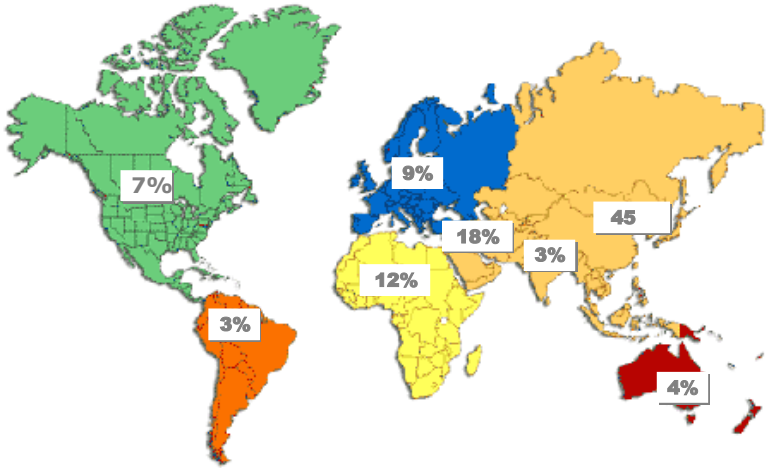
Ebbene, i risultati contribuiscono a sfatare un vero e proprio luogo comune, secondo cui Ancona competerebbe principalmente con Ravenna.

Di fatto la mappa che risulta da questa analisi è molto più ampia e varia:

- quando si tratta di trasportare merce nel continente americano sicuramente i porti del Tirreno, Livorno prima di tutti, ma non solo, sono i veri concorrenti di Ancona;
- quando si tratta di movimentare merci da e per Medio ed Estremo Oriente, e Sud Est Asia, Ancona è invece molto più competitiva.

Questi dati confermano la situazione fotografata nel Rapporto 2003 dell'Osservatorio sul porto di Ancona che indagava la natura e la destinazione delle merci movimentate nel 2002 in 4.500 containers. Secondo tali dati, il continente americano conta in effetti solo per il 10% dei movimenti complessivi, mentre l'Asia nel suo complesso ha un peso superiore al 66%.

*Fig 3.7 Porto di Ancona: mercati di origine o destinazione delle merci in container*




*Fonte: elaborazioni Istao su dati Dogana, 2002*

L'analisi svolta sulle imprese ha consentito di comprendere meglio la ragione di questi risultati. Innanzitutto questa distribuzione dei movimenti in entrata e uscita non rispecchia totalmente i movimenti via mare dell'import/export delle Marche. Molte imprese marchigiane si avvalgono infatti di altri porti italiani e in maniera eclatante questo avviene quando la destinazione (o la provenienza) delle merci riguarda il continente americano.

Ma perché le aziende marchigiane si avvalgono anche di altri porti? In parte la risposta è che di fatto molto spesso la scelta non è effettuata da tali aziende: questo avviene soprattutto quando la merce è resa "ex works".

Più in generale sembra però che le imprese della regione non percepiscano la presenza del porto come un assoluto vantaggio competitivo. Molto spesso la scelta di altri scali, così come quella di uno spedizioniere piuttosto che un altro, avviene in base all'esame comparato di fattori come le tariffe, i tempi e i costi complessivi del tragitto della merce.

Ancona sulla base di questi parametri risulta ancora fortemente competitiva per i traffici con Asia e Medio Oriente, molto meno su rotte come Nord e Sud America. Gli spedizionieri da noi interpellati sostengono che la bassa offerta complessiva di servizi di feederaggio, la mancanza di stabilità dell'offerta di servizi aggiuntivi ed un lead time relativamente elevato rendono di fatto il porto di Ancona poco competitivo rispetto a molti altri porti, anche del Tirreno.

# CAPITOLO QUARTO
# LA COMPETITIVITA' DI UN PORTO: NATURA DEL PROBLEMA

## 4.1 LA CAPACITA' COMPETITIVA DEI PORTI : PROBLEMI DI DEFINIZIONE

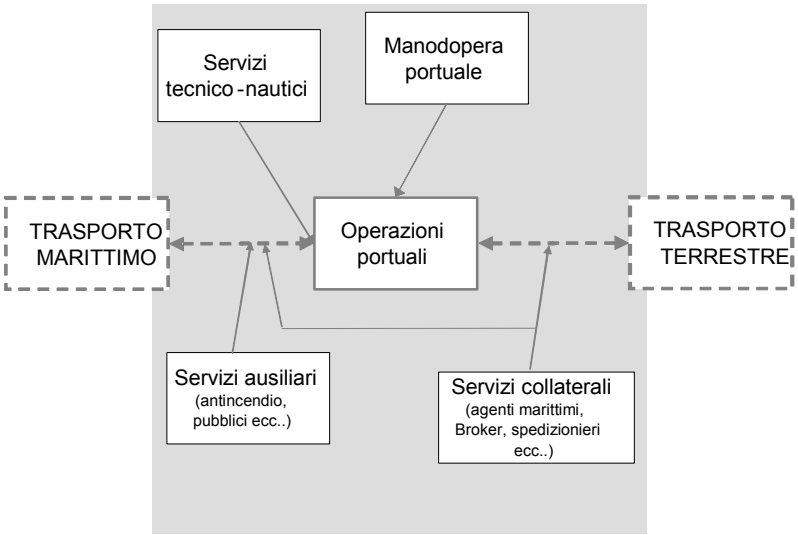
Il termine "competitività" indica la capacità di un soggetto, tipicamente economico, di far fronte alle sfide determinate dal suo mercato di riferimento; può trattarsi della comparsa di nuovi prodotti o servizi, di nuovi clienti, di diverse strategie messe in atto dai concorrenti, di nuovi assetti legislativi.

Calare questa definizione nel contesto di un porto è estremamente problematico: complessa è la definizione di "servizio" e dei soggetti che concorrono alla offerta di quel servizio, complessa la definizione di mercato di riferimento.

Il porto è infatti un contenitore in cui vengono offerti più servizi da una pluralità di soggetti.

Secondo la tassonomia proposta dall'Autorità Garante della Concorrenza[10] sono denominate *servizi portuali* le attività consistenti nella prestazione in ambito portuale di servizi alle navi, alle merci ed ai passeggeri trasportati, nonché i servizi collegati. a queste attività.

*Fig. 4.1. La filiera delle attività portuali*




Più in dettaglio tali servizi comprendono:

[10] Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, *Indagine conoscitiva nel settore dei servizi portuali, 1997*

- *Operazioni portuali*, consistenti nell'imbarco, lo sbarco, il trasbordo, il deposito e il movimento in genere delle merci;
- *Servizi di manodopera portuale*, corrispondenti all'offerta di mere prestazioni di manodopera per effettuare le operazioni portuali;
- *Servizi tecnico-nautici*, che corrispondono al servizio di rimorchio, pilotaggio e ormeggio;
- *Servizi ausiliari*, che sono servizi di interesse generale, quali antincendio, antinquinamento e smaltimento dei rifiuti;
- *Servizi collaterali*, che costituiscono il supporto al trasporto marittimo e terrestre (agenzia, broker ecc);
- *Servizi ai passeggeri*, che comprendono la ristorazione, il deposito bagagli, le attività commerciali sul luogo di imbarco.

A queste attività si affiancano quelle svolte da altre società nell'area portuale e naturalmente dall'Autorità Portuale che ha compiti di indirizzo e coordinamento.

Tulle queste attività economiche che interessano il settore portuale si collocano nella fase di congiunzione tra due modalità di trasporto delle merci: quello marittimo e quello terrestre; la domanda di "servizi portuali" può pertanto essere suddivisa in una domanda *lato mare* e una *lato terra*. La mancanza di un unico mercato di sbocco costituisce un'ulteriore peculiarità del settore.

Più in dettaglio possiamo precisare che:

- nel trasporto di passeggeri la domanda portuale si concentra fortemente sulle operazioni portuali e i servizi tecnico-nautici che interessano l'approdo e la partenza della nave. Meno evidente l'impatto sui servizi di banchina (tipo biglietteria o portabagagli);
- nel trasporto di merci la situazione è più complessa. Il servizio di trasporto riguarda tutto il movimento dei beni dal produttore al consumatore finale. Spesso il servizio interessa una pluralità di modalità di trasporto e le operazioni portuali costituiscono quei servizi che consentono il passaggio dalla modalità marittima a quella su terra (strada, rotaia, aereo) e viceversa. La domanda di operazioni portuali interessa in questo caso caricatori o spedizionieri lato terra e armatori/compagnie di navigazione lato mare.

Questo richiamo alle caratteristiche dell'offerta e della domanda dei servizi di un porto serve a mettere in evidenza due aspetti principali riguardanti il tema della competitività.

Innanzitutto il contesto competitivo in cui si muove l'offerta portuale è (come del resto avviene in ogni altro contesto) fortemente condizionato dalle strategie e dall'evoluzione degli assetti competitivi degli attori che vi operano. Emblematico è quanto avvenuto nel mercato dei containers: la crescita dei traffici di *transhipment* (*hub and spokes system*, ovvero un collegamento indiretto tra la meta di origine e di destinazione tramite passaggio in un porto hub) in alternativa a quelli "*point to point*" (con un collegamento diretto tra lo scalo di origine e quello di destinazione) ha per esempio completamente

stravolto i ruoli dei diversi soggetti dell'arena competitiva rafforzando fortemente il ruolo delle compagnie di navigazione e riducendo quello dei porti, i cui servizi vengono visti solo come costi da minimizzare. Sull'influenza delle strategie di un operatore sugli altri si tornerà nel prossimo paragrafo.

Il secondo aspetto riguarda la caratteristica di complementarità dei servizi di trasporto e l'impatto sulla competitività dei porti.

Poiché la domanda di servizi portuali è una parte dell'intera domanda di trasporto di merci (ma anche persone) dal produttore al consumatore, l'efficienza e l'efficacia di tutte le modalità di trasporto si condizioneranno a vicenda. Così, ad esempio, un sistema infrastrutturale terrestre (strada e ferrovia) che risulti poco competitivo finirà con incidere fortemente sulla domanda dei servizi portuali ai quali si connette.

C'è di più. La forte complementarità degli stessi operatori che svolgono servizi all'interno del porto fa sì che la competitività o non competitività degli uni finisca con l'influenzare fortemente anche quella degli altri. In questo senso risulta strategico il ruolo delle Autorità Portuali che hanno il compito di supportare i propri utenti a sostenere efficacemente la concorrenza nei rispettivi mercati con azioni di coordinamento e sviluppo mirate: mantenimento e sviluppo delle infrastrutture, garanzia della qualità dei servizi pubblici, un efficace e trasparente sistema delle regole, coordinamento tra i diversi operatori portuali per garantire complessivamente l'affidabilità delle prestazioni offerte, promozione del porto sui mercati.

## 4.2 STRATEGIE DEGLI OPERATORI E IMPATTO SULLA COMPETITIVITÀ

Nel mercato dei containers le strategie delle compagnie di navigazione hanno condizionato fortemente gli assetti e la competitività dei porti.

Per raggiungere le economie di scala (navi più grandi, razionalizzazione degli scali) derivanti dalle necessità imposte dal traffico di transhipment, le compagnie di navigazione hanno avviato numerosi processi di fusione o di acquisizione sia orizzontali (relativi ad un'unica fase della filiera logistica e di trasporto, con un miglioramento della qualità del servizio dovuta essenzialmente alla maggiore area servita) sia verticali.

Tutto ciò ha contribuito a spostare i centri decisionali fuori dagli organi di gestione dei porti. In questo senso i servizi portuali possono essere considerati semplicemente come una voce di costo delle società di navigazione e come tali da minimizzare.

Questi cambiamenti di struttura dell'ambiente portuale hanno avuto ripercussioni rilevanti anche sugli altri soggetti portuali ed hanno alterato profondamente le condizioni della concorrenza tra i porti. Molti soggetti e molti porti sono ora costretti a subire passivamente le decisioni altrui non avendo strumenti organizzativi e finanziari per replicare. La tabella seguente mostra quali sono gli obiettivi dei vari operatori, con quali strumenti cercano di perseguirli e quali sono le conseguenze per il mercato.

*Tab. 4.1 – Obiettivi, strumenti e conseguenze delle strategie di mercato*

| SOGGETTO | OBIETTIVO | STRUMENTI | CONSEGUENZE |
|---|---|---|---|
| Compagnie di spedizione | Massimizzazione del profitto<br>Aumento della quota di mercato<br>Controllo della catena logistica | Tariffe<br>Controllo dei costi<br>Marketing<br>Varietà e livello del servizio | Aumento della dimensione delle navi<br>Razionalizzazione e programmazione dei viaggi<br>Alleanze e consorzi<br>Terminal dedicati |
| Autorità Portuali | Coordinamento e ottimizzazione delle attività portuali<br>Riduzione dei costi della catena logistica<br>Massimizzazione della movimentazione | Accessi via mare<br>Politiche di concessione e utilizzo degli spazi<br>Regolazione dei prezzi<br>Concertazione socio-economica | Informazioni costanti sulle modalità di accesso<br>Attenzione alla stabilità sociale ed economica<br>Politiche di concessione per le industrie |
| Servizi nel porto | Massimizzazione del profitto<br>Fidelizzazione di lungo termine del cliente | Tecnologia per le operazioni di movimentazione delle merci<br>Politica dei prezzi<br>Varietà e livello del servizio | Competizione tra gli operatori di terminal |
| Operatori del trasporto da/verso hinterland | Massimizzazione del profitto<br>Aumento delle quote di mercato | Tariffe<br>Velocità<br>Flessibilità<br>Capacità | Competizione accesa nel trasporto verso l'hinterland |
| Spedizionieri e agenzie marittime | Massimizzazione del profitto<br>Fidelizzazione del cliente<br>Diversificazione | Tariffe<br>Varietà e livello del servizio | Forte dipendenza verso un numero esiguo di clienti<br>Estensione dei servizi door-to-door |
| Proprietari delle merci | Minimizzazione del costo generale di trasporto | Potere di negoziazione in base alle alternative | Forte mutevolezza di strategie<br>Crescita delle dimensioni (impatto positivo in termini di potere di contrattazione) |

*Fonte: HEAVER T. , "Do mergers and alliances influence European shipping and port competition?"*

In base alla L. 84/94 le Autorità Portuali hanno il compito di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nel porto, con poteri di regolamentazione ed ordinanza. Il ruolo loro riconosciuto dovrebbe avere un peso non indifferente nella determinazione della competitività dello scalo, essendo chiaro il richiamo normativo ad una gestione efficiente che favorisca la movimentazione delle merci e la riduzione dei costi della catena logistica. L'istituzione delle Autorità Portuali era inoltre legata al processo di liberalizzazione delle operazioni attraverso l'istituzione

di un sistema di autorizzazioni rilasciate in base a criteri oggettivi e trasparenti, in accordo alle esigenze funzionali del porto e alla garanzia di concorrenza nel settore.

Questi obiettivi sono stati, tuttavia, solo parzialmente raggiunti.

Le Autorità Portuali hanno generalmente operato per facilitare gli accessi al porto via mare, per migliorare le infrastrutture, per gestire nel modo migliore possibile le politiche di concessione e di utilizzo degli spazi, per la regolazione delle tariffe e per raggiungere una stabilità socio–economica che garantisse benefici agli operatori e alla comunità gravitante attorno al porto.

Il controllo sulle più cruciali variabili dei volumi di traffico e delle strategie di sbarco delle compagnie è però sfuggito di mano quasi completamente alle Autorità Portuali.

Il potere contrattuale si è ridistribuito, come mostra la tab. 4.1, lungo la filiera logistica a favore delle Compagnie di spedizione e dei trasportatori porto–hinterland secondo una logica intermodale. Ma anche gli altri operatori portuali (servizi nel porto, agenzie e spedizionieri) vivono in una condizione di accresciuta competizione e cercano economie di scala per massimizzare i propri profitti. Dal loro comportamento dipende sempre di più l'efficienza portuale.

Alla luce di queste valutazioni emerge una forte confusione di ruoli generata dal comune obiettivo di massimizzare i profitti e dalla necessità di costituire una massa critica di attività idonea al raggiungimento di determinati risultati economici.

Questa considerazione permette di rispondere alla domanda che molti si pongono, soprattutto nei porti con minor potere contrattuale, se sia possibile ipotizzare delle forme di cooperazione o, al contrario, se si debba ricondurre il comportamento degli attori ad una ricerca esclusivamente individuale di economie di scala. La prima ipotesi è, al momento, quella più accreditata oltre che la più razionale. Quando i ruoli sono poco definiti, i confini tra un'attività e l'altra sono labili e le forze esterne sono in grado di condizionare le scelte degli operatori locali, si è più propensi a ricorrere a forme di collaborazione; tuttavia rimane il dubbio di quanto sia radicata questa tendenza, dato che le logiche concorrenziali tendono spesso a prevalere su quelle competitive.

## 4.3 I PRINCIPALI FATTORI DI COMPETITIVITÀ DI UN PORTO

La ricerca dei fattori che influenzano la competitività di un porto è condizionata dall'impossibilità di stabilire una priorità valida in senso assoluto; vi sono circostanze o azioni (politiche locali, nazionali o internazionali) che possono influenzare l'ambiente al punto da ribaltarne le normali valutazioni oggettive delle informazioni e dei dati.

Di seguito sono elencati i fattori ritenuti comunemente più rilevanti; questa lista parziale tiene conto della diversità di tipologia dei porti e della difficoltà nell'effettuare un confronto valido in assoluto tra i vari servizi.

Innanzitutto è possibile distinguere tra fattori *endogeni* (caratteristiche tecniche e strutturali del porto, organizzazione, gestione dei servizi e produttività) e fattori *esogeni* ovvero che dipendono dalle scelte di soggetti esterni al porto.

- *Condizioni tecniche e geografiche*: alcuni porti possono avere limiti geografici alla loro espansione e al miglioramento dei servizi offerti e subire limitazioni competitive. Si pensi alla scarsa profondità dei fondali e alla difficoltà di renderli adeguati, ad una collocazione prossima alla città che rende difficile la pianificazione di uno sviluppo sostenibile, alla mancanza di spazi per la costruzione di nuovi moli d'attracco; in alcune zone si verificano sensibili oscillazioni del livello delle acque a causa delle maree; altre zone sono, invece, dotate di vaste aree lungomare in cui sviluppare attività connesse. Il porto di Ancona, ad esempio, gode di una collocazione geografica strategica ed ha fondali abbastanza profondi, ma è soffocato dalla vicinanza con il centro storico della città, per cui eventuali ampliamenti possono essere effettuati, come è avvenuto nel passato, solamente sottraendo spazio al mare.

- *Accessibilità via terra e via mare*: l'accesso allo scalo ha riflessi pesanti sulla sua competitività ed orienta le scelte delle compagnie di spedizione. Via terra, il collegamento con le zone produttive di carico e scarico delle merci deve essere lineare e richiedere poco tempo; debbono esistere spazi adeguati per lo stoccaggio e operatori dedicati ed efficienti per svolgere le operazioni necessarie. Servono collegamenti funzionali con le principali reti di comunicazione sia stradali sia ferroviarie. Un analogo discorso vale per l'accesso via mare, che richiede banchine funzionali, servizi di pilotaggio e ormeggio per le navi, manutenzione dei fondali. Oltre alle infrastrutture esistenti potrebbero entrare in gioco anche progetti già approvati e finanziati e con data certa di ultimazione che permettano di superare i limiti presenti e diano credibilità, in prospettiva, alla competitività del porto.

- *Produttività*: tasso di produttività e livello dei costi sono variabili che determinano l'appetibilità di un porto per potenziali investitori e le sue prospettive di sviluppo. I fattori che vi influiscono sono diversi: il livello della tecnologia e degli impianti presenti, il costo del lavoro, il livello professionale degli operatori, gli spazi per lo stoccaggio delle merci, la lunghezza delle banchine, la velocità di smistamento delle merci.

- *Organizzazione e gestione*: le differenze nel modo di gestire i porti sono notevoli e non vi sono riscontri empirici inconfutabili sulla maggiore efficacia di una gestione pubblica, privata o parzialmente privatizzata. La partecipazione pubblica garantisce la condivisione degli investimenti in infrastrutture particolarmente costose che potenzialmente generano effetti positivi sulla competitività dello scalo; non è un caso che la gestione totalmente privata dei porti del Regno Unito negli anni Ottanta abbia provocato ritardi nel rinnovo delle infrastrutture o un eccessivo indebitamento dei soggetti coinvolti, che ha poi portato alla cessione finale dell'attività. In Italia la privatizzazione è cominciata di fatto nel 1994 con la Legge n. 94.

- *Supporto pubblico*: i finanziamenti pubblici costituiscono un argomento più controverso nella valutazione della competitività di un porto. Come già accennato, i fondi pubblici possono contribuire al sostenimento di spese ingenti in infrastrutture necessarie che difficilmente potrebbero essere affrontate da privati. Sono altrettanto positivi interventi istituzionali a favore delle tecnologie, della formazione e del livello professionale, della

sistemazione degli spazi dedicati, della gestione delle esternalità negative sui centri abitati limitrofi. Tuttavia la disponibilità dei fondi pubblici altera la competizione ed il comportamento degli operatori: i beneficiari di aiuti pubblici possono godere di un vantaggio temporaneo, ma potrebbero anche soffrire il fatto di operare in condizioni privilegiate, non sviluppando quell'efficienza che diviene indispensabile soprattutto nell'eventualità che quei sostegni vengano meno parzialmente o in toto. Le infrastrutture di cui dovrebbe dotarsi rapidamente il porto di Ancona sono di competenza delle istituzioni pubbliche e necessitano in gran parte di finanziamenti statali: la velocità di approvazione dei progetti, la copertura finanziaria e la valutazione dell'impatto ambientale delle opere sono variabili che condizioneranno in modo decisivo il futuro dello scalo dorico.

Tra i fattori esogeni ricordiamo:

- *Criteri di selezione da parte delle compagni di spedizione*: l'internazionalizzazione delle imprese e l'apertura di nuovi mercati anche nei PVS hanno fatto scomparire l'idea di fedeltà nella scelta degli operatori portuali (e dei porti) da parte delle compagnie di spedizione. L'unico elemento di certezza è la durata del contratto di nolo. La fedeltà e la tradizione nella scelta delle rotte e degli scali sono state spazzate via quasi definitivamente (rimangono ancora alcune eccezioni) dalla diffusione del traffico container e dalla crescita dei porti di transhipment: in queste circostanze diventa quasi indifferente quale sia la destinazione finale e perde di rilievo la localizzazione rispetto alle zone produttive di interesse.

- *Localizzazione rispetto alle zone produttive di interesse*: il modello di traffico o/d si fonda sulla convenienza per le compagnie di spedizione di caricare e scaricare direttamente nei luoghi dove si concentra gran parte della produzione e del consumo. Secondo questa prospettiva, la localizzazione rispetto a queste zone è un elemento essenziale per la competitività di un porto. Tuttavia, come già sostenuto, con l'evoluzione dei sistemi di trasporto e la crescita d'importanza dei porti di transhipment questo assunto sta venendo meno, lasciando spazio ad altri elementi che guidano la scelta.

- *Localizzazione rispetto alle principali linee marittime*; come conseguenza del declino dell'importanza della vicinanza ai luoghi di produzione e di consumo si registra un maggiore peso rispetto al passato dei tempi di deviazione per raggiungere un determinato scalo rispetto alle principali rotte marittime: minore è il tempo necessario e maggiore sarà il vantaggio competitivo per il porto.

- *Tradizione nella presenza di attività portuali*: la tradizione è ancora un fattore di rilievo per la competitività in quanto presuppone un'attenzione particolare da parte delle istituzioni per un'attività economica che genera ricchezza e occupazione nella zone limitrofe. La sua importanza è però in netto declino.

L'elenco proposto non è certamente esaustivo, ma debolezze in uno dei punti suggeriti limitano sicuramente la competitività di un porto, seppur con intensità differenti. Il ruolo delle Autorità Portuali potrebbe essere proprio quello di migliorare costantemente il livello di efficienza nella gestione dei servizi e di verificare continuamente lo stato di salute dello scalo relativamente ai fattori competitivi più rilevanti.

# CAPITOLO QUINTO

# SPEDIZIONIERI E COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE: COMPETITIVITA' E VALUTAZIONE COMPARATIVA DEL PORTO DORICO

## 5.1 OBIETTIVI

Questo capitolo completa i risultati dell'indagine presso le imprese marchigiane, con una lettura della competitività del porto di Ancona centrata sul punto di vista dei clienti diretti dello scalo, principalmente compagnie di navigazione e spedizionieri.

In particolare si è analizzato:

- il grado di importanza che gli operatori portuali e i clienti attribuiscono ai fattori critici di successo di uno scalo marittimo;
- il giudizio degli operatori sullo scalo dorico rispetto a quello sui porti concorrenti.

Per la realtà portuale anconetana questa analisi rappresenta il primo tentativo di raccogliere informazioni ed esperienze maturate dagli operatori privati e dai soggetti pubblici sui principali aspetti di natura tecnico-pratica che determinano la capacità competitiva del porto. Tali aspetti, infatti, sono il presupposto dal quale muovere valutazioni e scelte per il sostegno e la promozione delle attività portuali.

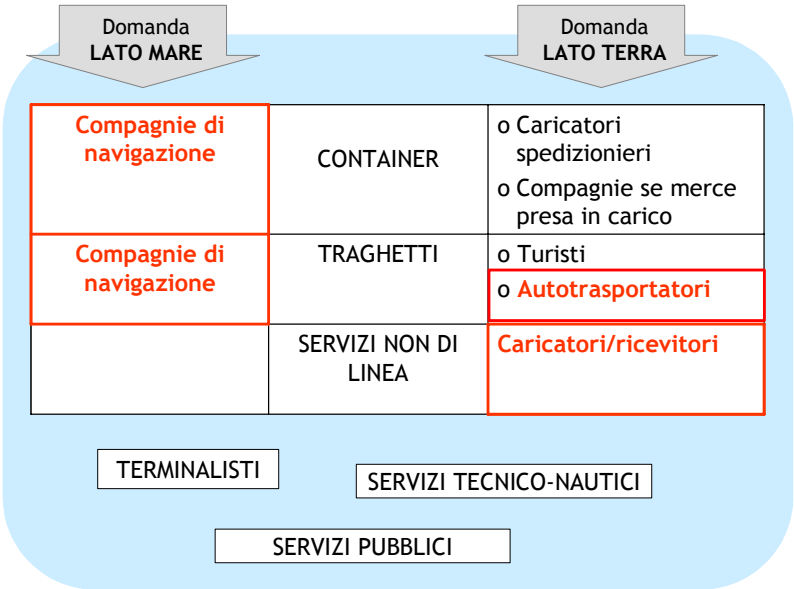
## 5.2. METODOLOGIA

Come verrà ribadito nel corso di questo capitolo la concorrenza tra porti assume due forme diverse. La prima si realizza tra soggetti che operano nell'ambito della medesima modalità di trasporto, l'altra fa riferimento all'intero mercato della logistica e si esprime nel conflitto tra trasporto aereo, marittimo e terreste. La complessità del fenomeno in esame ha reso necessario restringere il campo d'indagine esclusivamente al sistema del trasporto italiano.

L'analisi ha carattere empirico ed è stata condotta presso gli operatori privati e pubblici che operano sia in Ancona sia in altri porti italiani. La principale fonte conoscitiva è rappresentata dall'esperienza e dalla percezione che tali operatori hanno dei problemi e delle tendenze in atto nel mondo dei trasporti via mare.

Individuazione dei soggetti. In un primo momento si è proceduto alla ricognizione delle caratteristiche della domanda lato mare e di quella lato terra di servizi portuali per le diverse tipologie di traffico mercantile marittimo, allo scopo di definire il quadro dei soggetti da coinvolgere nell'indagine sul campo. Alla luce di tale segmentazione sono stati individuate alcune categorie di operatori con i quali collaborare nella redazione e nella somministrazione del questionario.

*Fig.5.1 – I soggetti che "decidono" la domanda di servizi portuali*




Nella figura 5.1 sono sottolineati i soggetti con il maggior potere decisionale. Nei traffici di linea (containers e traghetti) a decidere sono principalmente le compagnie di navigazione. L'unica eccezione è rappresentata dagli autotrasportatori che potrebbero scegliere la strada come alternativa ai traghetti e che in ogni caso possono scegliere un porto piuttosto che l'altro.

Nei servizi non di linea, principalmente il mondo delle rinfuse, sono importatori e esportatori a decidere sulla localizzazione delle movimentazioni.

Nella nostra indagine, per quanto riguarda la domanda **lato mare** sono state intervistate le principali compagnie di navigazione italiane ed internazionali che operano su Ancona direttamente o attraverso le agenzie marittime che le rappresentano. Per la domanda **lato terra** ci si è rivolti ai principali spedizionieri, a caricatori/scaricatori, corrieri internazionali.

Oltre a questi sono stati sentiti altri operatori portuali che condizionano e sono fortemente condizionati dalla competitività dello scalo dorico: Autorità Portuale, imprese portuali.

Elaborazione dello schema d'intervista - La natura e gli obiettivi del progetto hanno reso necessaria l'adozione di uno strumento standardizzato di rilevazione delle informazioni.

In seguito al confronto con alcuni interlocutori privilegiati che svolgono la loro attività nel porto ed alla preventiva analisi della letteratura riguardante le problematiche della concorrenza tra porti, è stata strutturata una griglia di rilevazione contenente i principali elementi di competitività raggruppati in categorie omogenee.

In particolare le aree di indagine sono le seguenti:

- **Caratteristiche tecniche del porto e dotazione portuale**. Sono compresi in questa area gli elementi che:

  - favoriscono o limitano le condizioni di approdo: profondità dei fondali, conformazione geografica del porto (ad esempio, porto naturale o porto canale), presenza o meno di barriere;
  - favoriscono o limitano la produttività a terra: congestione interna, eventuale commistione con il traffico ordinario, dotazione di banchine e di aree dedicate, strumenti e impianti per la movimentazione, presenza di depositi e aree di stoccaggio;
  - spazi a disposizione per eventuali ampliamenti.
- **Collegamento ai mercati,** cioè facilità di interconnessione con le altre modalità di trasporto:
  - facilità di accesso al porto via mare;
  - collegamenti porto/terminal alla rete autostradale;
  - collegamenti porto/terminal alla rete ferroviaria;
- **Servizi e costi.** La griglia prende in considerazione tutte le categorie di soggetti che svolgono le operazioni portuali (servizi tecnico-nautici, servizi di handling, servizi pubblici, servizi di agenzie e spedizionieri). Per ciascuna delle tipologie di soggetti è stato chiesto un giudizio in termini di:
  - tempi;
  - costi;
  - qualità.
- **Strategie dei vettori.** Questa area di indagine riguarda principalmente i servizi di linea ed si articola in:
  - importanza strategica della location;
  - organizzazione delle rotte;
  - eventuale presenza di servizi tariffari.

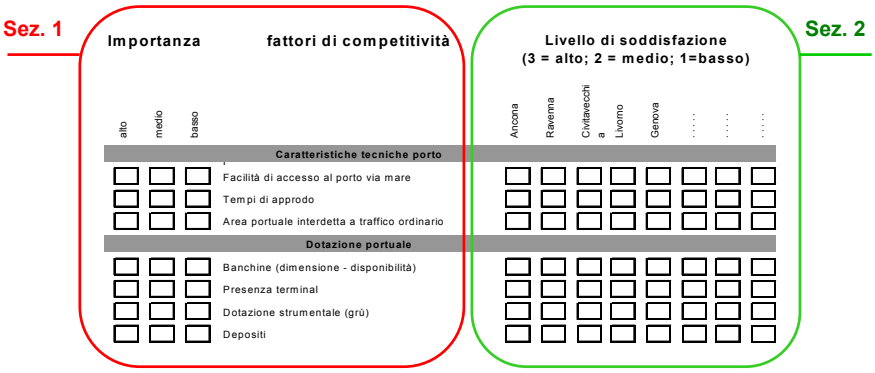
Precisiamo che la griglia dell'intervista era aperta ovvero che gli intervistati, qualora lo avessero ritenuto opportuno, potevano integrare la lista dei fattori di competitività.

Per ciascuno dei fattori indicati si è proceduto a rilevare:

1. l'importanza attribuita dall'intervistato a ciascun fattore di competitività e in relazione ad uno specifico segmento. Come è possibile osservare dall'immagine che riproduce una sezione del questionario (fig. 5.2), l'intervistato nell'esprimere il proprio giudizio poteva scegliere esclusivamente tra tre diversi livelli d'importanza: basso, medio, alto.
2. Il giudizio su Ancona rispetto ai porti che l'intervistato individuava come concorrenti dello scalo dorico. Per ogni fattore di competitività veniva attribuito un punteggio (da 1 a 5) sulla base del livello di soddisfazione percepito.

L'immagine sotto riportata riproduce uno stralcio di entrambe le sezioni del questionario.

*Fig. 5.2. – Struttura delle griglia di rilevazione*




Le rilevazioni sono state effettuate tramite interviste dirette e questionari inviati per posta o tramite e-mail.

## 5.3. SERVIZI DI LINEA E PORTI ITALIANI

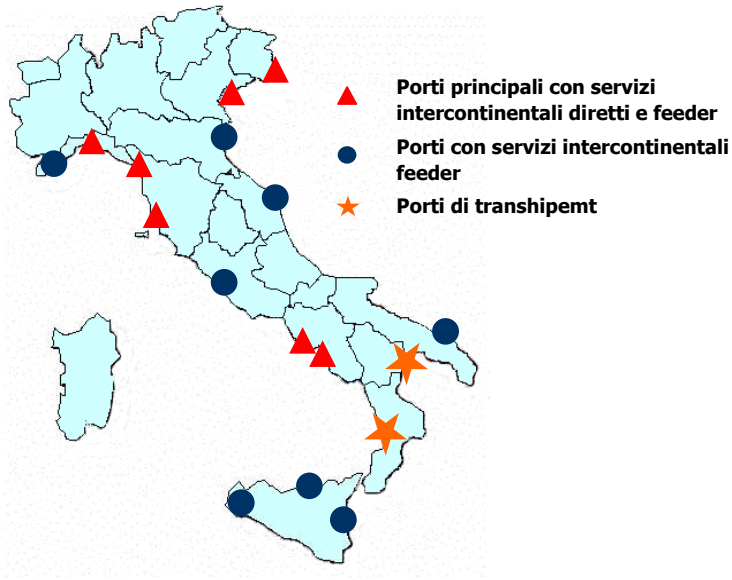
### *5.3.1. Servizi intercontinentali diretti e feeder*

Prima tuttavia di addentrarci nei risultati di questa analisi, mostreremo una sintesi dell'analisi svolta dal CNEL nel 2002[11] sul posizionamento dei porti italiani relativamente ai servizi di linea offerti, principalmente nel traffico merci. Ne sono tratti alcuni elementi per valutare la competitività del porto dorico.

Nella figura 5.3 sono distinti i porti per tipologie di collegamento del traffico container. Gli scali che possono vantare collegamenti diretti e collegamenti feeder con le diverse regioni del mondo sono sette (Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Salerno, Trieste, Venezia), cinque dei quali sono dislocati nel versante tirrenico. Nonostante l'attività di *transhipment* sia molto importante per lo sviluppo degli scali minori, nelle nostre interviste gran parte degli operatori hanno individuato nei collegamenti diretti il principale fattore di competitività.

[11] Quaderni CNEL 2002, *Traffici marittimi e Mediterraneo.*

*Fig. 5.3. Porti e tipologia di collegamenti*




Genova ha il numero maggiore di collegamenti[12] settimanali (diretti e indiretti) con le principali aree geografiche intercontinentali. Nel mare Adriatico solo i porti di Venezia e Trieste hanno partenze dirette. Lo scalo dorico offre esclusivamente collegamenti indiretti il cui numero tuttavia, rispetto alla situazione dei porti che presentano la medesima tipologia di servizio, è abbastanza elevato.

*Tab. 5.1. Collegamenti settimanali tra le aree intercontinentali e i principali porti italiani*

| | Sud Est Asiatico | | USA East Cost | | Sud Africa | | Sud America (Argentina) | | Totale | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Diretti | Indiretti | Diretti | Indiretti | Diretti | Indiretti | Diretti | Indiretti | Diretti | Indiretti |
| Genova | 6 | 7 | 7 | 6 | 0,5 | 2 | 2,5 | 1 | 16 | 16 |
| Napoli | 4 | 10 | 3 | 10 | 0,5 | - | - | 2 | 7,5 | 22 |
| Livorno | - | 8 | 3 | 7 | 1 | 1 | 2,5 | 1 | 6,5 | 17 |
| Salerno | - | 9 | 2 | 8 | - | - | 0,5 | 1 | 2,5 | 18 |
| LaSpezia | 3 | 5 | 3 | 3 | 1 | | - | - | 7 | 8 |
| Venezia | 1 | 7 | - | 4 | - | - | - | - | 1 | 11 |
| Trieste | 2 | 5 | - | 3 | - | - | - | - | 2 | 8 |
| Ancona | - | 5 | - | 4 | - | - | - | - | - | 9 |
| Gioia Tauro | 3 | - | 3 | - | - | 1 | - | 1 | 6 | 2 |
| Palermo | - | 4 | - | 2 | - | - | - | 2 | - | 8 |
| Catania | - | 3 | - | 2 | - | - | - | 1 | - | 6 |
| Brindisi | - | 2 | - | 2 | - | - | - | - | - | 4 |
| Ravenna | - | 3 | - | 1 | - | - | - | - | - | 4 |
| Civitavecchia | - | 2 | - | 1 | - | - | - | - | - | 3 |
| Trapani | - | 3 | - | - | - | - | - | - | - | 3 |
| Savona | - | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | 2 |
| Taranto | 2 | - | - | - | - | - | - | - | 2 | - |

Fonte:elaboraqzione dati CNEL Anno 2001

Per quanto riguarda il servizio di feederaggio, Napoli e Salerno hanno il maggior numero di partenze, mentre Venezia è l'unico scalo collegato con ben 4 porti di

[12] Per collegamenti o partenze dai porti sono stati considerati solo i servizi regolari di linea che presentano la frequenza minima di una partenza al mese.

transhipment. Gioia Tauro, con i suoi 30 collegamenti settimanali, rappresenta naturalmente il principale porto di transhipment italiano.

*Tab. 5.2. Collegamenti settimanali con i principali porti di transhipment*

| | Algeciras | Gioia Tauro | Taranto | Malta | Damietta | Totale |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Napoli | - | 5 | 2 | 4 | - | 11 |
| Salerno | - | 5 | 3 | 3 | - | 11 |
| Venezia | - | 2 | 2 | 2 | 1 | 7 |
| Genova | 1 | 3 | - | 2 | - | 6 |
| Livorno | 1 | 2 | 1 | 2 | - | 6 |
| Trieste | - | 2 | 2 | 2 | - | 6 |
| LaSpezia | - | 2 | 2 | 1 | - | 5 |
| Ancona | - | 2 | 1 | 2 | - | 5 |
| Civitavecchia | - | 1 | 2 | - | - | 3 |
| Palermo | - | 2 | - | - | - | 2 |
| Catania | - | 2 | - | - | - | 2 |
| Trapani | - | 1 | - | 1 | - | 2 |
| Brindisi | - | 1 | - | 1 | - | 2 |
| Savona | - | - | - | 1 | - | 1 |
| Ravenna | - | - | 1 | - | - | 1 |

Fonte:elaboraqzione dati CNEL Anno 2001

Taranto garantisce collegamenti diretti con l'Estremo Oriente, il Nord Europa ed il golfo arabico. Le navi madre dirette in America (nord e sud) imbarcano e sbarcano nel porto di Gioia Tauro. Ad eccezione dei lunghi tempi che le navi container impiegano da Taranto per raggiungere il Golfo Arabico, nei due porti di transhipment non si registrano differenze sostanziali nei **transit time**.

*Tab. 5.3. Aree intercontinentali collegate ai porti di Taranto e Gioia Tauro*

| Regioni collegate | Gioia Tauro | | Taranto | |
|---|---|---|---|---|
| | Partenze | Transit Time | Partenze | Transit Time |
| Nord Europa | 5 | 4/10 | 1 | 6/9 |
| Canada | 2 | 8/14 | | |
| USA | 3 | 10/13 | | |
| America centrale | 2 | 13/15 | | |
| Golfo arabico | 4 | 8/15 | 1 | 27 |
| Far East | 3 | 15/16 | 2 | 13 |

Fonte:elaboraqzione dati CNEL Anno 2001

### *5.3.2. Servizi di Short Sea Shipping nel traffico merci*

La tabella 5.4 riporta alcuni dati di sintesi relativi al traffico a corto raggio nell'Adriatico. Dalla loro analisi risulta:

- il primato del porto di Venezia per quanto riguarda il numero di aree di provenienza e destinazione delle merci;
- il numero di partenze settimanali dai porti di Ravenna e Venezia è quasi doppio rispetto alle partenze da Trieste e Ancona.

Tali valutazioni si basano sul monitoraggio dei collegamenti effettuati esclusivamente da navi merce (full container e Ro-Ro), senza considerare i dati relativi al numero di navi traghetto con carico misto: ovvero passeggeri, auto e merce (in tir e trailer). Sono stati quindi penalizzati quegli scali dove i volumi di traffico del segmento traghetti sono maggiori.

*Tab. 5.4 Collegamenti nello short sea shipping adriatico*

| | | Venezia | | Ancona | | Ravenna | | Trieste | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stato** | **Tipologia di nave** | **Numero partenze** | **Transit time *** | **Numero partenze** | **Transit time *** | **Numero partenze** | **Transit time *** | **Numero partenze** | **Transit time *** |
| **Malta** | Fullcontainer | 2 | 3 | 2 | 2-4 | | | 1 | 4 |
| | Ro-ro | 0,97 | 2-4 | | | | | | |
| **Slovenia** | Full container | 1,44 | 1 | 1 | 1 | 1,7 | 0,5-2 | | |
| | Ro-ro | 2,2 | 0,5-1 | | | | | | |
| **Albania** | Full container | | | | | | | | |
| | Ro-ro | 0,5 | 4 | | | | | | |
| **Grecia** | Full container | 3,5 | 3 - 4 | 2,41 | 3 - 5 | 6,29 | 5 - 7 | 3 | 2-4 |
| | Ro-ro | 1,5 | 3 - 6 | 1 | 1,5 | 1,94 | 4 | | |
| **Cipro** | Full container | 2 | 7 - 8 | 1 | 10 | 3,44 | 4 - 7 | 1 | 7 |
| | Ro-ro | | | | | 0,47 | 4 | | |
| **Turchia** | Full container | 3 | 5-9 | 0,94 | 4 - 5 | 4 | 5-7 | 3 | 6-10 |
| | Ro-ro | 1,91 | 3 - 6 | | | 1 | 7 | 2 | 2 |
| **Siria** | Full container | 0,44 | 7 | | | 0,47 | 10 | | |
| | Ro-ro | | | | | 0,47 | 8 | | |
| **Libano** | Full container | 1,44 | 8 | 1 | 5-7 | 2,94 | 5-7 | 1 | 9 |
| | Ro-ro | | | | | 0,47 | 9 | | |
| **Israele** | Full container | 6 | 4 - 7 | 2 | 9 | 6 | 5-8 | 6 | 5-10 |
| | Ro-ro | 2 | 5 | | | 2 | 6 | | |
| **Egitto** | Full container | 2 | 4 - 6 | | | 1,94 | 4 - 6 | 1 | 7 |
| | Ro-ro | 1,64 | 2 - 7 | | | 0,7 | 3 | 0,94 | 8 - 10 |
| **Libia** | Full container | | | | | | | | |
| | Ro-ro | 3 | 7 - 10 | | | | | | |
| **Algeria** | Full container | | | | | | | | |
| | Ro-ro | 0,5 | 4 | | | | | | |
| **Croazia** | Full container | | | | | | | | |
| | Ro-ro | | | 6 | 0,5 | | | | |

* Minimo/Medio

Fonte:elaborazione dati CNEL Anno 2001

Nel 2001 nel porto di Ancona si è registrato il numero più elevato di partenze legate al traffico traghettistico nell'area adriatica. La posizione di leadership si manifesta soprattutto sulle rotte Ancona-Croazia e Ancona–Grecia.

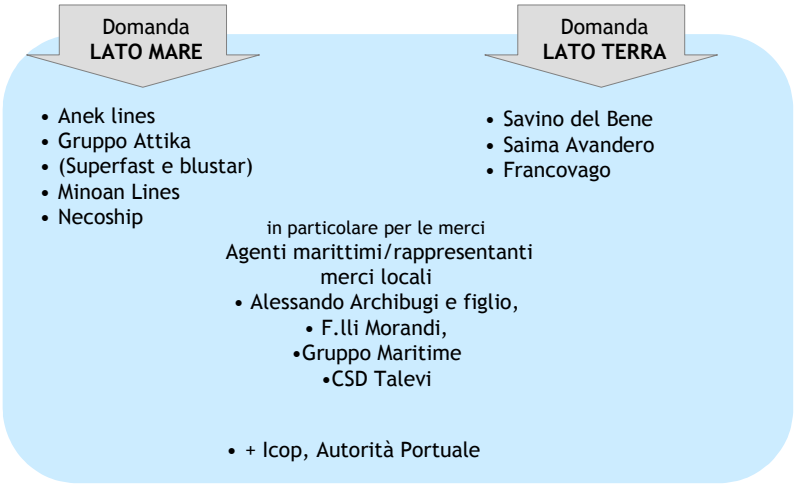
Dal porto di Trieste parte l'unico servizio di linea con la Turchia. Sempre facendo riferimento al numero di partenze settimanali, forte è il ruolo del porto di Bari nei collegamenti con l'Albania e il Montenegro.

## 5.4.RISULTATI

### *5.4.1. I soggetti intervistati*

La figura 5.4 mostra l'elenco dei soggetti intervistati. Occorre precisare che non tutti hanno compilato direttamente la griglia, ma in generale tutti hanno fornito indicazioni utili per identificare l'importanza dei fattori di competitività e il grado di soddisfazione relativo al porto dorico o agli altri porti in cui operano.

*Fig.5.4. i soggetti intervistati*




### *5.4.2. Traffico ferries: fattori di competitività e posizionamento competitivo di Ancona.*

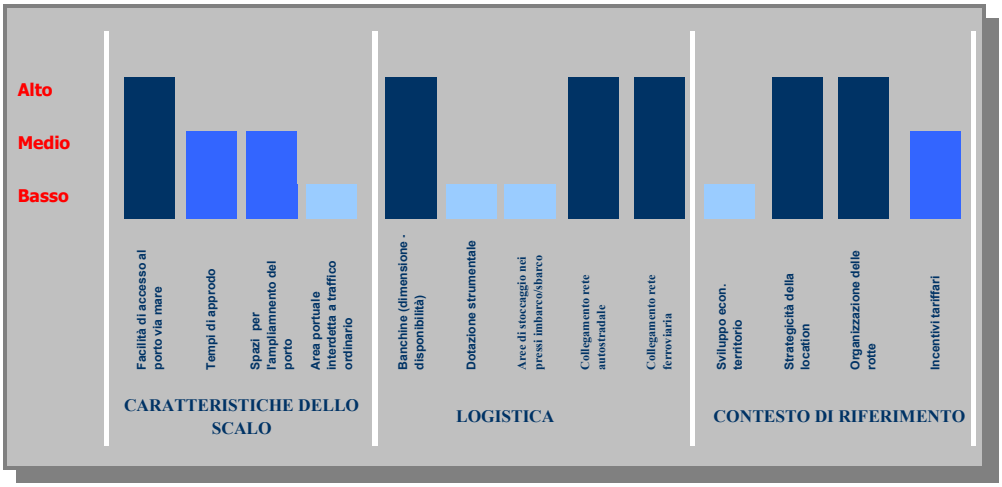
L'analisi di questo paragrafo è principalmente basata sui giudizi espressi dalle compagnie di navigazione, i cui referenti sono stati direttamente intervistati in Grecia (gruppo Attika, Anek lines e Minoan lines a Creta).

Nel traffico passeggeri la competitività di uno scalo marittimo dipende principalmente dai seguenti aspetti.

- **Facilità di accesso all'area portuale** - Via mare è necessario che la profondità dei fondali e la morfologia del porto non limitino l'accesso della nave o aumentino la durata del viaggio. Via terra è fondamentale disporre di un ottimo collegamento con la rete autostradale e ferroviaria.
- **Posizione geografica dello scalo:** nella pianificazione del traffico di linea le compagnie di navigazione scelgono quelle rotte nelle quali le navi impiegate possono effettuare il maggior numero di approdi.

Per quanto riguarda i fattori di competitività legati alle caratteristiche dei servizi se si escludono le attività di movimentazione della merce che hanno una dimensione residuale nel trasporto traghettistico (riguardano esclusivamente la movimentazione di trailers) possono considerarsi valide le valutazioni espresse per il traffico delle merci (vedi successivo paragrafo).

Fig.5.5 - *Fattori di competitività del traffico traghetti*



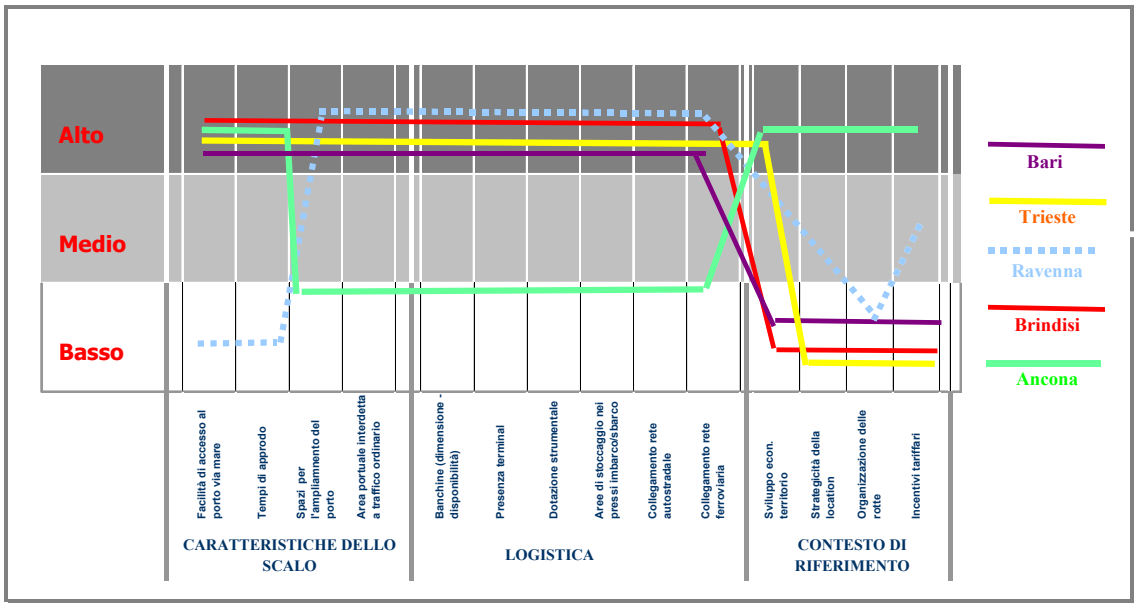

Fonte*: elaborazione Istao*

Come risulta dalle precedenti analisi, il porto di Ancona può vantare in Adriatico un'assoluta leadership nel traffico ferry. Le direttrici che hanno determinato negli ultimi anni il successo dello scalo dorico sono rappresentate dai collegamenti con la penisola ellenica e i paesi balcanici. L'analisi del quadro dei fattori di competitività è stata condotta per ciascuna delle direttrici.

**Collegamento Ferry Italia-Grecia -** I concorrenti del porto di Ancona in questo traffico sono quasi tutti i principali porti dell'Adriatico ovvero Trieste, Venezia, Bari e Brindisi, mentre Ravenna potrebbe diventare un importante concorrente quando sarà completamente attrezzato per l'accoglienza dei traghetti. Dalla figura 5.6 risulta evidente come il principale vantaggio competitivo del porto di Ancona sia dato dalla sua strategica posizione geografica. Tale punto di forza, infatti, consente:

- un'efficiente pianificazione delle rotte. Come più volte ricordato le caratteristiche tecniche della flotta di navi che garantisce il collegamento tra i due paesi permettono di limitare alle sole 12 ore il tempo di durata del viaggio Italia Grecia. Tale situazione rende possibile alle compagnie di navigazione di effettuare ad Ancona, con l'impiego dello stesso numero di navi, un numero di approdi superiore rispetto agli altri scali dell'Adriatico.
- Una posizione di centralità rispetto ai traffici (passeggeri e merci) tra il centro-nord e il sud dell'Unione Europea.

*Fig. 5.6 Contesto competitivo del traffico traghettistico (caratteristiche dei porti)*




*Fonte: elaborazione Istao*

Il giudizio sui servizi è in linea con quello degli altri porti. Per tutti il punteggio è più basso relativamente ai prezzi (il punteggio espresso è 2 o 3). Particolarmente costosi vengono giudicati i servizi di handling e tecnico-nautici di Venezia.

**Collegamento Ferry Italia-Paesi Balcanici.** Anche in questo segmento, che comprende i collegamenti via ferry con Croazia, Albania e Montenegro, lo scalo dorico detiene una leadership assoluta in Adriatico per entità della domanda e ampiezza dell'offerta. Il vantaggio competitivo si esprime essenzialmente nel collegamento con la Croazia, mentre i porti pugliesi vantano maggiori volumi di traffico con l'Albania e il Montenegro.

La direttrice balcanica non rappresenta, come nel caso del collegamento con la Grecia, un traffico di transito, ma risponde alla necessità di collegare le due sponde dell'Adriatico. Il vantaggio di Ancona è legato alla minor distanza tra i punti di imbarco e sbarco. Quello dell'area balcanica è infatti un traffico relativamente povero, formato nel periodo estivo da turisti e in quello invernale da passeggeri croati, albanesi e montenegrini diretti in Italia per procurarsi beni anche di prima necessità non reperibili in loco. L'economicità e la rapidità del trasporto marittimo diviene quindi il fondamentale criterio di scelta sia dei passeggeri sia delle compagnie di navigazione.

In generale la forza competitiva assicurata dalla posizione geografica ha permesso di superare i disagi connessi alle carenze infrastrutturali del porto. In particolare, rispetto ai porti concorrenti le compagnie di navigazione esprimono un giudizio piuttosto negativo su Ancona a causa della forte congestione dell'area portuale, aggravata dalla mancata interdizione dell'area al traffico ordinario. Il miglior punteggio su questo elemento di competitività è invece vantato da Bari.

### *5.4.3. Traffico merci: competitività e posizionamento di Ancona.*

I fattori che determinano la forza competitiva dello scalo dorico nel traffico container e nel trasporto di merci alla rinfusa presentano elementi di forte somiglianza.

Dalla figura 5.7 risulta evidente come tutti gli elementi classificati nella categoria **logistica** abbiano un ruolo di fondamentale importanza, in quanto condizionano fortemente l'efficienza dei servizi di imbarco e sbarco. Essi sono:

- numero e dimensione delle banchine
- macchinari tecnologicamente avanzati per la movimentazione della merce
- presenza nei pressi dell'area portuale di superfici per lo stoccaggio delle merci e dei container
- facile accesso alle principali vie di comunicazione terrestre.

Vale la pena ricordare alcuni aspetti decisivi che condizionano la domanda lato terra e lato mare del traffico container.

Lo sviluppo economico del contesto territoriale in cui è inserito lo scalo marittimo rappresenta un presupposto importante per l'affermazione e la crescita delle attività portuali e della competitività del porto. In particolare, svolge un ruolo rilevante la presenza nei territori limitrofi al porto di realtà imprenditoriali i cui cicli produttivi e distributivi dipendono dal trasporto marittimo. Il traffico complessivo che entra ed esce dai confini di un dato sistema territoriale dipende, infatti, quasi esclusivamente dalle caratteristiche economiche, industriali e commerciali del territorio stesso e dai suoi rapporti con i sistemi esterni. L'efficienza del sistema logistico influisce, invece, non tanto sui flussi di merce globali, quanto sulla loro distribuzione tra i diversi porti.

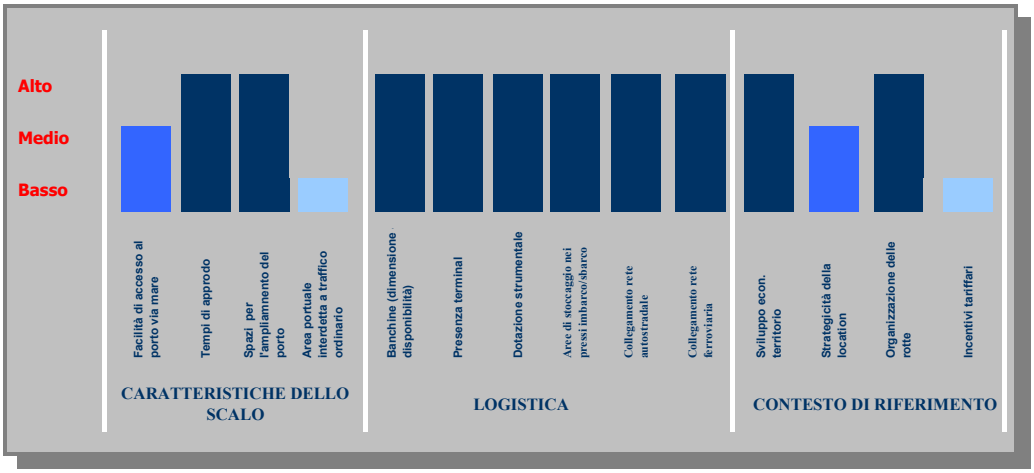
Sul fronte della domanda lato terra va sottolineato che le compagnie di navigazione sono grandi realtà imprenditoriali che operano nel mercato globale e le cui scelte possono modificare l'assetto competitivo delle aree economicamente e politicamente meno strategiche. La domanda lato mare in sostanza, imponendo le proprie regole, influenza spesso i mercati locali.

Nel complesso sistema del traffico marittimo le due componenti della domanda di servizi portuali (lato terra, lato mare) si condizionano reciprocamente. Infatti anche la pianificazione delle rotte da parte delle compagnie di navigazione determina il vantaggio competitivo della realtà portuale.

Per quanto riguarda le caratteristiche morfologiche dello scalo marittimo rivestono un ruolo significativo i seguenti aspetti:

- **tempi di approdo**. Essi dipendono dalla profondità dei fondali, dalla presenza di barriere e dalla conformazione del porto;
- **presenza di spazi** per l'ampliamento dell'area portuale. Nel caso della crescita dei volumi di traffico è necessario poter garantire un rapido adeguamento dello scalo e quindi l'efficienza dello stesso anche attraverso la realizzazione di nuove strutture.

*Fig.5.7. Fattori di competitività traffico merci (caratteristiche strutturali)*

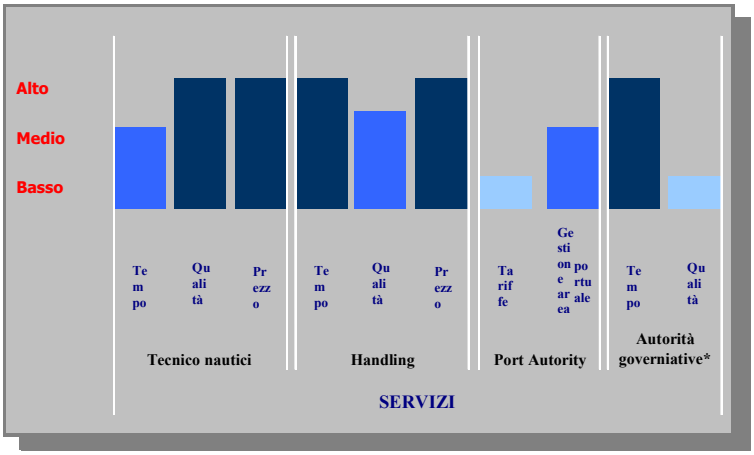



*Fonte: elaborazione Istao*

Prendendo in esame le attività svolte nel porto gli operatori hanno evidenziato come la qualità, il prezzo ed il tempo impiegato per le operazioni tecnico-nautiche (ormeggio, pilotaggio, ancoraggio) e per la movimentazione della merce siano le componenti che maggiormente contribuiscono a determinare la capacità di competere di un porto (fig. 5.8).

La **qualità, il prezzo e il tempo impiegato per compiere** i servizi portuali sono in questo caso valutati sulla base della professionalità e delle competenze degli operatori. Hanno un ruolo certamente non secondario le attività espletate delle autorità pubbliche. La tempestività nell'adempimento dei controlli, infatti, spinge in alcuni casi, spedizionieri e compagnie di navigazione a preferire porti secondari dove l'attività degli organi di controllo non è congestionata dagli elevati volumi di traffico.

*Fig.5.8. Fattori di competitività del traffico merci (caratteristiche dei servizi del porto)*




*Fonte: elaborazioni Istao*

**Posizionamento competitivo nel traffico container.**

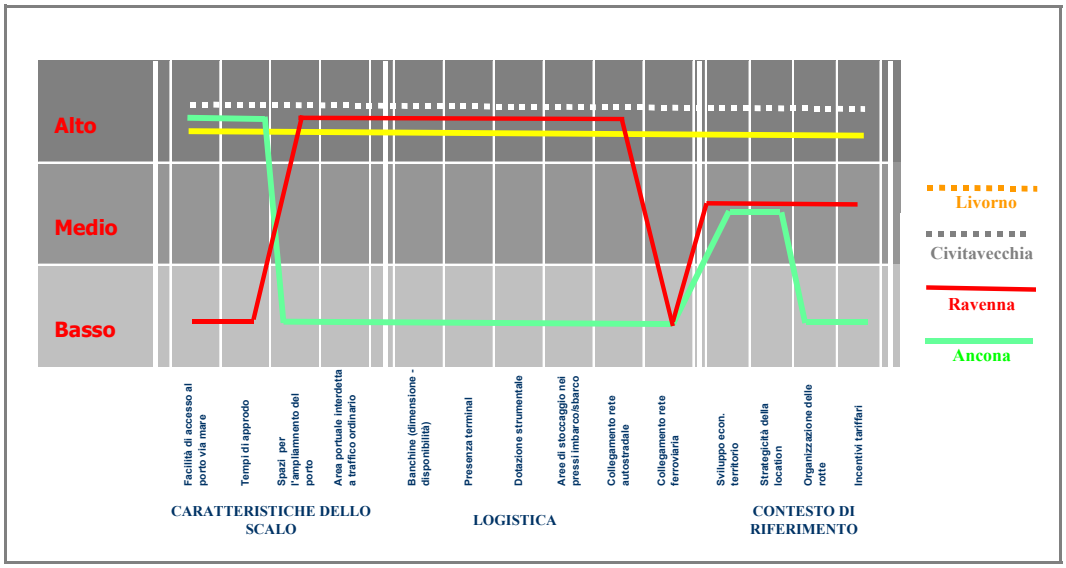
Come evidenziato nei capitoli precedenti, la competizione nel segmento container coinvolge tutti i principali porti dell'Adriatico e del Tirreno. Tuttavia gli intervistati hanno limitato l'ambito dell'analisi ai quattro porti di Ancona, Ravenna, e Livorno, e Civitavecchia (che dati gli investimenti in corso di realizzazione ha un buon potenziale di sviluppo), per i quali evidentemente sono in grado di dare un giudizio.

Precisiamo che in questo caso è stato privilegiato il punto di vista di corrieri e spedizionieri ovvero coloro che costituiscono la domanda lato-terra.

La rappresentazione del contesto competitivo del porto di Ancona, per segmento container, che gli operatori hanno contribuito ad elaborare prevede la leadership degli scali della costa tirrenica consolidata anche grazie ad una più lunga presenza dei porti di Civitavecchia e Livorno sul mercato del trasporto merce in container. In Adriatico, rispetto ad Ancona, Ravenna gode di un vantaggio competitivo determinato dai seguenti fattori:

- maggior numero di banchine di imbarco e sbarco;
- aree per la movimentazione e stoccaggio dei container più ampie;
- maggior numero e miglior efficienza dei mezzi di movimentazione del carico;
- più rapidi collegamenti con la rete ferroviaria e viaria.

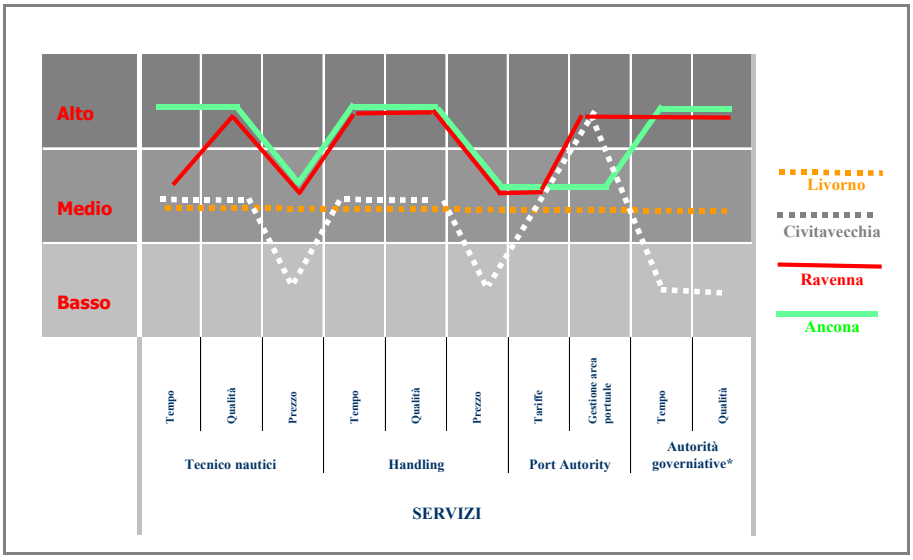
*Fig.5.9 Contesto competitivo del traffico container (caratteristiche dei porti)*




*Fonte: elaborazione Istao*

Il giudizio degli operatori sulla qualità, il prezzo e i tempi dei servizi portuali (fig.5.10) attribuisce ai porti dell'Adriatico un livello qualitativo relativamente elevato.

*Fig.5.10 Contesto competitivo del traffico container (i servizi)*




*Fonte: elaborazione Istao*

**Posizionamento competitivo nel traffico merci alla rinfusa –** Anche il trasporto via mare delle merci alla rinfusa è fortemente legato ad un bacino territorialmente abbastanza circoscritto. Le merci imbarcate e sbarcate provengono o hanno come destinazione finale luoghi che non distano più di 200 km dallo scalo. Il porto è anche in questo caso al servizio del sistema economico e produttivo locale. L'analisi riguarda le seguenti categorie merceologiche:

- prodotti siderurgici;
- carbone;
- legname.

Nei traffici di tali tipologie merceologiche infatti è maggiore la pressione competitiva. Nel caso specifico del legname (tronchi), nell'arco degli ultimi tre anni i quantitativi movimentati sono diminuiti fino a sparire completamente.

*Trasporto prodotti siderurgici.* In questo traffico i principali concorrenti del porto di Ancona sono Civitavecchia, Livorno e Ravenna. Il vantaggio competitivo di tali porti è legato essenzialmente alle loro caratteristiche morfologiche e logistiche. Qualità, tempo e tariffe dei servizi navali, della movimentazione delle merci e delle attività dei soggetti pubblici non presentano significative differenze tra gli scali presi in esame. Fa eccezione il porto di Civitavecchia ai cui servizi gli operatori riconoscono un livello mediamente alto di soddisfazione.

*Trasporto carbone.* Il carbone trasportato via mare e destinato all'Italia centrale sbarca nei porti di Ancona, Ravenna e Civitavecchia. I quantitativi movimentati nello scalo dorico sono diretti nella quasi totalità alla centrale termoelettrica dell'Enel di Bastardo e Pietrafitta. Il vantaggio competitivo di Ancona in questo segmento di traffico è infatti rappresentato dalla propria posizione geografica.

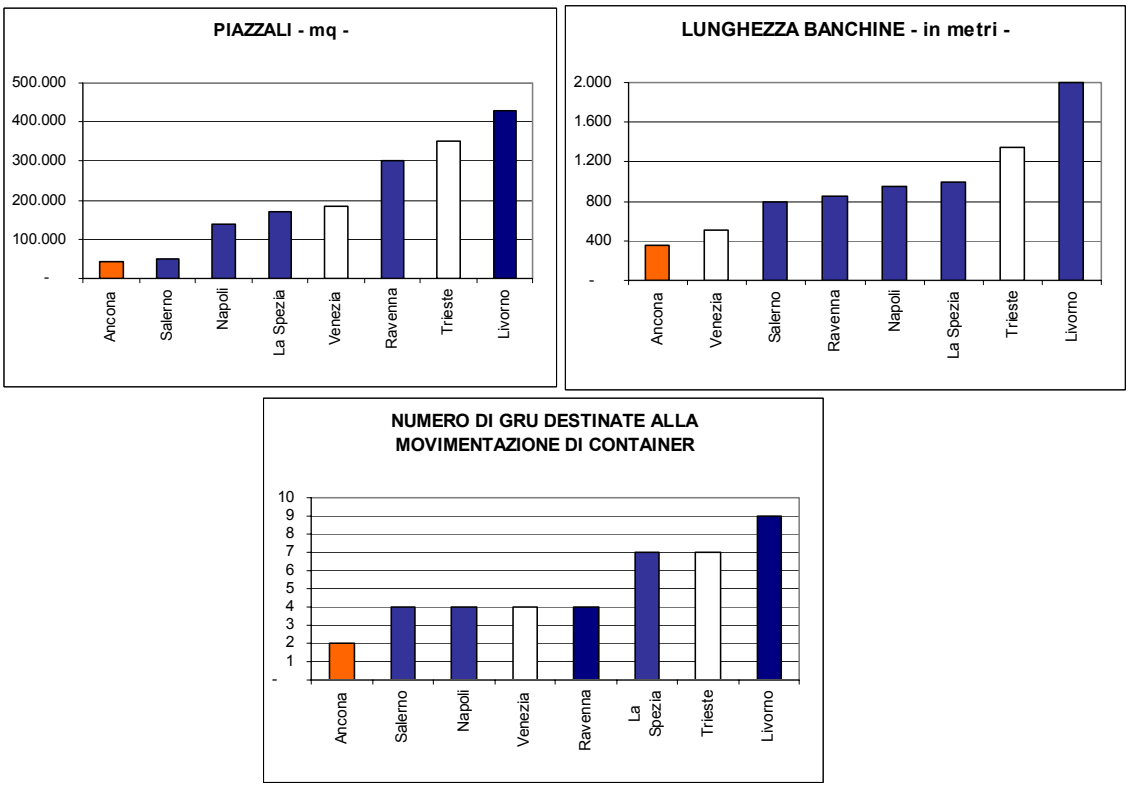
Favoriti anche dalla conformazione del porto, i tempi e la qualità dei servizi nautici nel porto di Ancona sono migliori rispetto ai competitors.

*Trasporto legname.* I traffici di legname, nello specifico dei tronchi, nel 2004 non sono più presenti nel porto di Ancona. La scelta delle compagnie di navigazione di non utilizzare lo scalo dorico è determinata dalla forte carenza di spazi e di infrastrutture da molto tempo lamentata dagli operatori. I tronchi destinati alla regione centrale della nostra penisola sbarcano nei porti di Ravenna e Livorno. Il loro vantaggio competitivo è rappresentato quasi esclusivamente dalla facilità di gestire le operazioni di movimentazione e stoccaggio dei tronchi.

## 5.5 LA DOTAZIONE DEI PRINCIPALI PORTI CONCORRENTI NEL TRAFFICO CONTAINER

La competitività dei servizi portuali è fortemente legata alla presenza di spazi e mezzi tecnologicamente avanzati per la movimentazione della merce. A titolo indicativo vogliamo riportare un sintetico confronto di strutture e mezzi a disposizione per il traffico container nei porti emersi come concorrenti di Ancona.

*Fig. 5.11 – Dotazione di piazzali, banchine e gru per porti concorrenti*




*Fonte: ns. elaborazioni su dati Autorità Portuali*

Naturalmente si tratta di dati grezzi che andrebbero letti molto più in profondità. Occorrerebbe avere a disposizione informazioni su elementi quali il layout delle banchine, la produttività dei mezzi, l'età delle gru, ma già i dati riportati nella fig. 5.11 mettono in evidenza come gli scali concorrenti abbiano dotazioni infrastrutturali di gran lunga superiori a quelle di Ancona.

Unico porto con disponibilità ridotte di spazi e banchine è Salerno, che tuttavia movimenta un numero di containers cinque volte superiore a quello di Ancona. Il porto di Salerno, in effetti, offre un prezzo della movimentazione estremamente competitivo.

## 5.6 CONSIDERAZIONI DI SINTESI

I giudizi emersi sulla competitività del porto di Ancona hanno una radice comune. Le attività economiche che interessano il settore portuale si collocano nella fase di congiunzione fra il trasporto di merci marittimo e quello terrestre (su strada o ferrovia). Esse costituiscono quindi una sorta di "anello di congiunzione" tra le due modalità di trasporto. Il ruolo intermedio delle attività portuali fa si che i servizi portuali vengano valutati quasi esclusivamente in base all'impatto economico che essi generano sul valore complessivo dell'attività di trasporto.

Questa considerazione di carattere puramente generale assume per ciascuno dei segmenti di traffico (traghetti, container, merci alla rinfusa) una connotazione specifica.

**Collegamento *ferry* Italia-Grecia -** Il principale vantaggio competitivo di Ancona nel traffico traghetti da e verso la Grecia è costituito dalla posizione geografica dello scalo e dalla morfologia del porto. Gli elementi che ne garantiscono la strategicità sono:

- la centralità rispetto ai traffici (passeggeri e merci) tra l'area centro-nord e quella sud dell'Unione europea;
- la distanza ottimale dalla penisola ellenica che permette alle compagnie di navigazione un utilizzo ottimale della propria flotta.

La leadership dello scalo dorico è tuttavia condizionata fortemente dalle scelte di soggetti che rappresentano la domanda lato mare dei servizi portuali.

| Vantaggio competitivo | Svantaggio competitivo |
|---|---|
| - Strategicità posizione geografica<br>- Caratteristiche morfologiche del porto | - Scarsa dotazione infrastruttirale (collegamenti rete ferroviaria e viaria)<br>- Spazi di movimentazione tir e auto estremamente limitati<br>- Area portuale situata nel centro storico cittadino |
| **Minaccie** | **Opportunità** |
| - Forte dipendenza dalle scelte delle compagnie di navigazine<br>- Elevati costi sociali (inquinamento e deterioramento delle strutture portuali) | - Consolidamento della posizione di leadership in adriatico<br>- Migliorare la dotazione di infrastrutture logisti a vantaggio della comunità locale<br>- Sviluppo di attività commerciali nell'area portuale<br>- Promozione turistica del territorio |

**Collegamento *ferry* Italia-Paesi balcanici -** Il traffico traghetti con i Paesi balcanici, in particolare con la Croazia, non è di transito come quello con la Grecia, ma rappresenta un vero e proprio cabotaggio tra le due sponde dell'Adriatico. Le principali opportunità legate a tale segmento riguardano le possibilità di consolidare gli scambi commerciali con economie destinate a crescere nei prossimi anni in misura superiore alla media europea.

| Vantaggio competitivo | Svantaggio competitivo |
|---|---|
| - Brevità delle rotte<br>- Economicità e rapidità del trasporto via mare | - Offerta estremamente numerosa soprattutto da parte di porti di piccole dimensioni |
| **Minaccie** | **Opportunità** |
| - Concorrenza con altre modalità di trasporto (via terra) | - Paesi in forte sviluppo economico<br>- Condsolidamento di rapporti commerciali |

**Merci alla rinfusa -** Il traffico di rinfuse nel porto di Ancona è alimentato da una domanda localizzata nelle regioni del centro Adriatico (Marche, Abruzzo, Umbria, parte della Romagna e del Lazio). Il porto dorico ha subito negli ultimi 5 anni una forte riduzione di tale traffico, in parte a causa del ristagno che ha interessato il sistema economico locale e in parte per l'inadeguatezza del servizi portuali. Molti disservizi sono, infatti, originati dalla carenza e dall'arretratezza tecnologica dei mezzi di movimentazione e dai limitati spazi dedicati alle attività di imbarco/sbarco e di stoccaggio delle merci.

| Vantaggio competitivo | Svantaggio competitivo |
|---|---|
| - In riferimento ad alcuen tipologie merciologiche presenza nel territorio di riferimento di una consistente domanda<br>- Buona dotazione di impianti per la movimentazione del caolino<br>- Forte professiopnalità degli operatori portuali | - Insufficienti impianti e mezzi di movimentazione merci<br>- Mezzi di movimentazione tecnologicamente arretrati e poco efficenti<br>- Carenza di spazi per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci<br>- Assenza di spazio per realizzare nuovi impianti e aree di deposito e stoccaggio |
| **Minaccie** | **Opportunità** |
| - Consolidamento della modalita di trasporto delle merci via mare in container<br>- Crisi del sitema produttivo locale<br>- Carente pianificazione di interventi di sostegno e promozione privati e pubblici | - Sviluppo economico e sociale del territorio marchigiano<br>- Ingegnerizzazione della logistica del porto |

**Merci in container -** Anche in questo segmento la porzione di territorio servita dal porto di Ancona è circoscritta alle regioni del centro Adriatico.

| Vantaggio competitivo | Svantaggio competitivo |
|---|---|
| - Tempi di ridotti nelle procedure di controllo doganale<br>- Forte professionalità degli operatori portuali | - Assenza di collegamenti diretti<br>- Inefficienza degli impianti e dei mezzi di movimentazione dei container<br>- Carenza di spazi per la movimentazione e lo stoccaggio dei container<br>- Assenza di spazio per realizzare nuovi impianti e aree di deposito e stoccaggio<br>- Pessimi collegamenti con la rete viaria e ferroviaria |
| **Minaccie** | **Opportunità** |
| - Riduzione dei volumi di traffico della merce<br>- Crisi del sistema produttivo locale<br>- Carente pianificazione di interventi di sostegno e promozione privati e pubblici | - Sviluppo economico e sociale del territorio marchigiano<br>- Ingegnerizzazione della logistica del porto |

La competitività di un porto nel traffico container si misura principalmente con la capillarità e la frequenza dei collegamenti offerti. I porti con partenza diretta (*main port* o *transhipment port*) possono vantare *transit time* ridotti e qualità del trasporto migliore. Per ottenere collegamenti diretti con le diverse aree geografiche di destinazione e provenienza delle merci, ovvero possedere requisiti di interesse per le compagnie di navigazione, è peraltro necessario contare su:

- un sistema territoriale di riferimento (domanda) economicamente sviluppato;
- una dotazione naturale e infrastrutturale adeguata (profondità dei fondali e spazi sufficientemente ampi per l'approdo di navi di grosse dimensioni, mezzi in banchina efficienti);
- un sistema di servizi efficiente e competitivo.

# SOMMARIO E CONCLUSIONI

Le riflessioni conclusive sulla capacità competitiva del porto di Ancona vanno accuratamente distinte per tipologia di traffico.

## Il traffico traghetti

Sono due, com'è noto, le principali componenti del traffico traghetti: i passeggeri, spesso con veicoli al seguito, e le merci su TIR o trailer. L'analisi, estesa nel presente rapporto a tutto il sistema Adriatico - Ionio, conferma la posizione di leadership del porto di Ancona in ambedue i segmenti.

Per quanto riguarda i passeggeri, nel 2003 lo scalo dorico ha superato, con circa un milione e mezzo di transiti, non solo tutti gli altri porti italiani del bacino, ma anche Patrasso e Igoumenitsa. In questo segmento Ancona detiene una quota di mercato (rispetto al totale dei porti italiani) del 40% nei collegamenti con la Grecia e dell'85% nei collegamenti con la Croazia.

Per quanto riguarda la componente tir/trailer, nel 2003 il numero di transiti, in grandissima ascesa negli anni precedenti, si è fermato a quota 199.000. Ancona ha così ceduto il primato italiano a Trieste, che ha raggiunto la cifra di 214.000 mezzi. Nel bacino Adriatico - Ionio è tuttavia Patrasso il leader assoluto con la movimentazione di 305.000 tir. In questo segmento i principali concorrenti di Ancona sono comunque i porti italiani dell'Adriatico.

I principali fattori del vantaggio competitivo del porto di Ancona nei collegamenti con la Grecia sono la **posizione geografica e le caratteristiche morfologiche** dello scalo. Queste caratteristiche hanno infatti permesso l'utilizzo ottimale di navi superveloci che hanno fortemente ridotto la durata del viaggio nei collegamenti tra Ancona e la Grecia, consentendo ai singoli vettori di effettuare un numero di approdi superiore rispetto agli altri scali dell'Adriatico con notevoli vantaggi economici.

Nei collegamenti con i paesi dell'Area Balcanica, il vantaggio di Ancona è dato dalla minor distanza tra i punti di imbarco e sbarco rispetto agli altri porti italiani. Si tratta di un traffico formato da turisti, soprattutto nel periodo estivo, da emigrati e da residenti in Croazia (e, in misura marginale, in Albania e Montenegro) diretti in Italia per procurarsi beni non reperibili nei luoghi di origine. L'economicità e la rapidità del trasporto marittimo tra le due sponde, oltre all'attrattività di Ancona e del suo entroterra, sono quindi i principali motivi della scelta del porto dorico da parte sia dei passeggeri sia delle compagnie di navigazione.

Infine, buone prospettive sembrano aprirsi per il traffico crociere. Ancona, infatti, può inserirsi nella scia della crescente domanda di vacanze nel Mediterraneo Centrale e Occidentale, come dimostra l'accordo stipulato per un approdo settimanale della Costa Classica a partire dal maggio 2005. Il porto dorico è, tuttavia, soltanto agli inizi in questo segmento di traffico e, in ogni caso, ben difficilmente potrà avvicinare la performance di un porto storico come Venezia o di un porto *new comer* come Dubrovnik che nel 2003 ha superato 260.000 presenze di turisti in crociera con una crescita del 126% rispetto all'anno precedente.

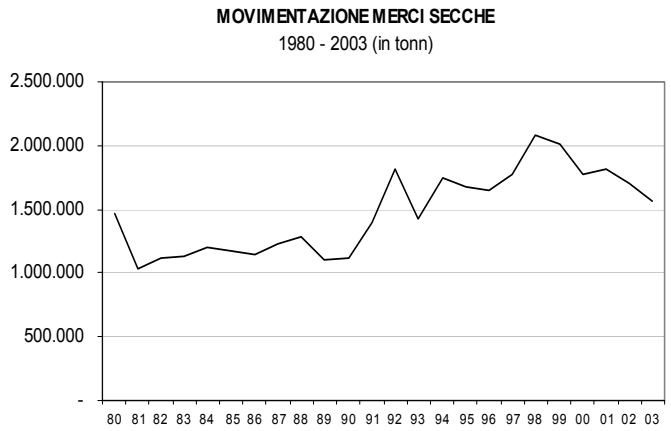
## Le merci secche

Se sul fronte passeggeri non mancano segnali incoraggianti, per le merci alla "rinfusa" il 2003 conferma una situazione di difficoltà già manifestatasi negli anni precedenti.

Nel bacino Adriatico – Ionio questa tipologia di traffico è prevalentemente concentrata a Nord, nei porti di Trieste, Venezia, Koper e Rijeka. La possibilità di contare su un mercato consolidato come il Nord Est italiano e su mercati in crescita, come quelli dei Paesi di nuova industrializzazione dell'Europa Centro-Orientale, spiega in gran parte le performance così elevate di quei porti. Nella parte Sud del bacino il traffico è invece concentrato quasi esclusivamente nel porto *hub* di Taranto, in grande sviluppo.

Nel 2003 Ancona ha fatto registrare una perdita di rinfuse secche pari all'8%, ma l'emorragia di questa tipologia di traffico dura ormai da oltre 5 anni.

*Fig. 1 – Movimentazione di merci secche nel porto di Ancona*




*Fonte: elaborazioni Istao su dati AP di Ancona*

Nel mercato delle rinfuse l'arena competitiva è piuttosto circoscritta e secondo gli operatori si limiterebbe ai porti del Centro Italia, in particolare Ravenna, Livorno e Civitavecchia.

In quest'area Ravenna detiene il 72% del mercato e ha guadagnato 5 punti percentuali tra il 1999 e il 2003. In termini assoluti, le movimentazioni di Ancona, Livorno e Civitavecchia attualmente quasi si equivalgono con la differenza che gli altri porti sono in tendenziale crescita, mentre lo scalo dorico è in netta diminuzione. Ancona, infatti, è fortemente svantaggiata dalla grave carenza di strutture e di spazi (banchine, depositi, aree dedicate) che limita fortemente la capacità di attrazione dei traffici.

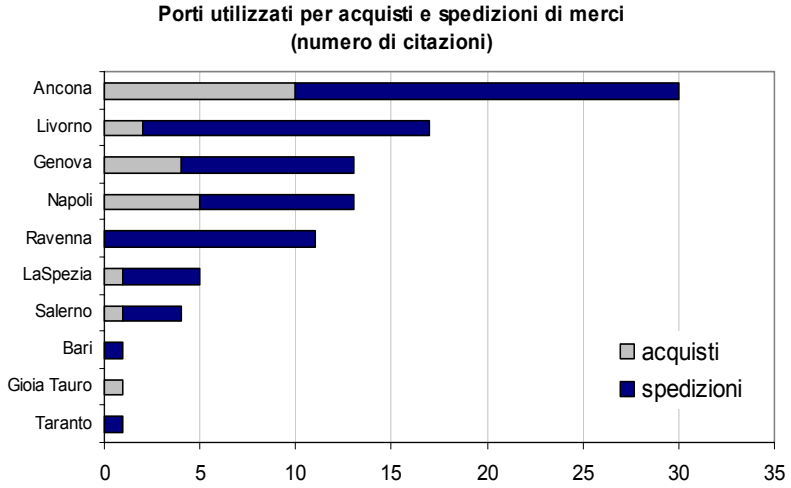
## Il traffico container

Più articolato si presenta il quadro del segmento container. Innanzitutto occorre distinguere i dati strutturali da quelli congiunturali.

Per quanto riguarda i primi, l'indagine sul campo effettuata dall'Osservatorio presso un campione di imprese marchigiane ha contribuito a mettere meglio a fuoco il quadro della concorrenza allo scalo dorico. Nel campione sono state inserite soltanto imprese delle Marche poiché nel settore dei container la domanda di movimentazione rivolta al porto di Ancona proviene quasi esclusivamente dal territorio regionale.

L'indagine ha messo in evidenza come Ancona competa non soltanto e non tanto con Ravenna, ma soprattutto con gli scali del Tirreno, in particolare Livorno, Genova e Napoli. In linea generale le aziende intervistate, specie quelle per le quali la movimentazione via mare è significativa, sono abituate a gestire rapporti con più di un porto. Non esiste, infatti, quasi mai un rapporto di esclusività con un solo scalo e questa regola vale anche Ancona, anche se è il porto geograficamente più vicino.

*Fig. 2 – Porti utilizzati dalle imprese manifatturiere marchigiane*




Dall'indagine sulle imprese sono emerse anche le seguenti indicazioni:

- la concorrenza dei porti del Tirreno è particolarmente elevata per i traffici con il continente americano. In questo caso il transit time ridotto e la dimestichezza degli spedizionieri con i porti del Tirreno fanno la differenza;

- Ancona è, invece, più competitiva, se non altro per motivi geografici, nei traffici con l'Estremo Oriente ed il sud Est Asiatico, in particolare per la movimentazione di container.

- La scelta del porto spetta alle imprese marchigiane soltanto quando, in base ai termini di resa della merce (sia in entrata sia in uscita), sono tenute a sostenere l'onere, economico e organizzativo, del trasporto. Quando, invece, l'azienda vende franco fabbrica, l'organizzazione del trasporto e dunque anche la scelta del porto sono a cura del cliente. *Ma anche nel primo caso, la scelta del porto è subordinata*

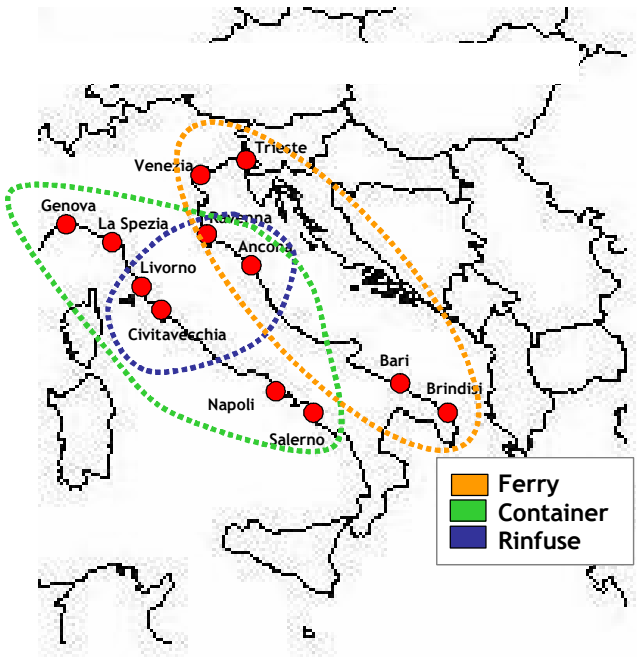
*alla convenienza, ossia al costo complessivo, dell'intero tragitto compiuto dalla merce.* Se, pertanto, lo spedizioniere di riferimento presenta una proposta di trasporto che preveda il transito della merce da un porto più distante rispetto ad Ancona, ma che offre condizioni complessive più favorevoli (per tariffe, qualità e tempi di trasporto), la proposta sarà sicuramente accettata dall'impresa marchigiana.

- Secondo gli spedizionieri, Ancona soffre della mancanza di regolarità nelle linee e soprattutto di transit time troppo elevati, anche se con oneri talvolta inferiori. Mancherebbe di fatto una sufficiente stabilità dell'offerta dei servizi di navigazione.

- Da parte delle compagnie di navigazione si lamenta la carenza di aree, la bassa efficienza dei mezzi destinati alla movimentazione dei container, il basso numero di banchine dedicate. Tutto questo ha un forte riverbero sulla produttività complessiva delle navi e sulla scelta quindi di scalare porti alternativi.

Per quanto, invece, riguarda i dati congiunturali, nel 2003, dopo anni di crescita costante, si è registrato un calo della movimentazione di TEUS via nave pari al 19%. Il fenomeno, secondo alcuni, è dovuto alla caduta della domanda proveniente dal sistema produttivo regionale, in forte difficoltà in alcuni importanti settori produttivi. Si deve, tuttavia, osservare che gli altri porti italiani hanno mostrato, con l'importante eccezione di Trieste, una maggiore capacità di tenuta.

*Fig. 3 – Aree di competizione per il porto di Ancona*




In realtà più che un calo della domanda si è avuto, nel caso di Ancona, un trasferimento di traffico dalla nave alla rotaia. In particolare, le compagnie che servono l'hub di Taranto garantiscono il servizio di trasporto dei container per ferrovia: così nell'area portuale di Ancona vengono da qualche tempo movimentati container trasportati su rotaia da o per il porto di Taranto, che in precedenza presumibilmente viaggiavano su

navi feeder. Oggi la nuova darsena di fatto funge da piccolo interporto, con evidenti effetti negativi sul traffico navale.

**In sintesi**, abbiamo riportato in una cartina i confini delle aree competitive relative ai principali segmenti di traffico mercantile del porto di Ancona (fig. 3). Ricordiamo peraltro che l'arena competitiva è molto più complessa di quella identificata dai soli porti. All'interno dei singoli segmenti di traffico ciascuno scalo compete, infatti, non soltanto con gli altri porti, ma anche con altre infrastrutture di movimentazione e trasporto: la ferrovia, gli interporti, la strada.

Così nel traffico traghetti la concorrenza ad Ancona è esercitata non soltanto dagli altri porti italiani dell'Adriatico, ma anche, ad esempio, dal sistema stradale che si sta sviluppando nei Paesi Balcanici. Nel movimento container, invece, è ormai più che una vaga minaccia la concorrenza della ferrovia e quindi del sistema interportuale.

## PROSPETTIVE E POLITICHE

Per quanto riguarda le prospettive del porto è necessario distinguere non soltanto tra le diverse tipologie di traffico, ma anche tra le diverse destinazioni.

Nel caso del ***traffico traghetti***, infatti, si può ritenere che il movimento con i porti greci abbia ormai esaurito la fase di vorticosa ascesa verificatasi negli anni Novanta, quando quasi tutto il traffico merci che in precedenza viaggiava su gomma tra la Grecia e l'Europa del Nord si trasferì dalle rotte terrestri della ex Jugoslavia, ormai impraticabili, alle rotte marittime dell'Adriatico. Per il futuro ci si può attendere che la stabilizzazione politica degli stati sorti dal dissolvimento della Jugoslavia, la loro progressiva integrazione nell'Europa e le infrastrutture stradali in corso di costruzione in quell'area consentano una ripresa, sia pure parziale, del traffico greco su strada attraverso i Balcani. In ogni caso, anche se ciò non avvenisse, il traffico merci dei porti greci con il porto di Ancona, peraltro in calo negli ultimi due anni, subirebbe incrementi modesti, legati al tendenziale aumento del PIL e del commercio internazionale della Grecia e degli altri paesi europei. Una considerazione analoga vale per il traffico passeggeri, legato all'andamento dei flussi turistici verso la Grecia, per i quali si può prevedere un'ascesa non molto elevata nei prossimi anni.

Più dinamici saranno invece i flussi di passeggeri da e verso la Croazia e, in misura molto inferiore, l'Albania, dato che in tali paesi ci si attende uno sviluppo molto più elevato che in Grecia.

Per quanto riguarda il ***traffico container***, le prospettive sono invece molto legate, oltre che all'andamento dell'economia italiana, europea e internazionale, alla politica portuale, dei trasporti e delle infrastrutture che sarà attuata dalle autorità competenti, ai diversi livelli di governo.

A questo riguardo, le ricette per la competitività dello scalo dorico hanno tutte un denominatore comune: la richiesta di spazi, di infrastrutture e di collegamenti diretti fra il porto e la grande viabilità.

E' pur vero che nella filiera logistica, specie nei traffici di linea, il potere contrattuale è fortemente sbilanciato a favore delle compagnie di navigazione e dei grandi spedizionieri, le cui scelte finiscono spesso per determinare i destini dei singoli porti. Questi ultimi, soprattutto se piccoli, non sono quindi in grado di condizionare più di tanto le strategie dei grandi operatori globali.

E', tuttavia, importante in ogni caso rafforzare la capacità competitiva del porto nel suo complesso per mettere i diversi operatori, portuali e non, nella condizione di sostenere adeguatamente la concorrenza nei rispettivi mercati. A tal fine è necessario garantire qualità ed efficienza dei servizi pubblici, promuovere il porto sui mercati, sorvegliare e indirizzare le prestazioni degli operatori privati, ma soprattutto sviluppare, come si è già osservato, il sistema infrastrutturale nel suo complesso.

Serve, in altri termini, una politica di programmazione alla quale tutti i soggetti istituzionali sono chiamati a collaborare. L'acquisizione di traffico da parte di un porto dipende, infatti, dall'efficienza non soltanto dei servizi portuali, ma dell'intero sistema logistico e di trasporto.

Nel segmento *container*, dove i rendimenti per gli operatori locali sono relativamente elevati (come hanno dimostrato i precedenti rapporti di questo Osservatorio) ed i costi ambientali sono limitati, le potenzialità del porto di Ancona sarebbero per loro natura elevate. I porti *feeder*, infatti, costituiscono generalmente il naturale punto di partenza per le spedizioni provenienti dagli hinterland industriali e Ancona potrebbe trarre un notevole vantaggio dalla vicinanza con i distretti della meccanica, del mobile, delle calzature e della moda in genere. Questo vantaggio territoriale, tuttavia, non vive di vita propria e va continuamente alimentato, in modo da rendere competitiva l'offerta di servizi dello scalo ed evitare che il tessuto produttivo limitrofo preferisca rivolgersi ad altri porti o ad altre modalità di trasporto. Quando, ad esempio, l'interporto di Jesi entrerà a pieno regime e sarà collegato direttamente con i principali porti di transhipment, in particolare Taranto, non è escluso un effetto piazzamento sul porto. Sarebbe dunque necessaria, in questo caso, una politica di programmazione e di coordinamento delle due infrastrutture, che sinora è mancata.

Il porto e l'interporto, infatti, così come l'aeroporto, sono "nodi" di una vasta rete instrastrutturale internazionale. Il loro compito è quello di mettere in collegamento il tessuto produttivo regionale con il resto del mondo, avvalendosi anche di altre reti, come quella ferroviaria e quella stradale. Da ciò consegue che ogni decisione strategica riguardante uno dei nodi della rete non dovrebbe essere presa in maniera isolata dal resto del sistema, ma dovrebbe essere inquadrata in un'efficiente politica regionale dei trasporti che sia, a sua volta, armonizzata con la politica nazionale e con quella europea.

Un altro problema fondamentale che dovrà essere risolto dalla politica di programmazione alla quale si fa riferimento, è il conflitto crescente tra traffico portuale e ambiente: alcuni vedono il porto come un fattore di sviluppo e quindi privilegiano tutti gli elementi che ne possano rafforzare la competitività; altri, invece, lo percepiscono come generatore di un impatto ambientale con pesanti conseguenze sugli equilibri della città: limitazione degli spazi e degli accessi al mare, fenomeni di inquinamento e congestione, sottrazione di risorse in genere. Tutto ciò finisce con il rendere l'azione pubblica ricca di compromessi e scarsamente pensata per tutelare o rafforzare la competitività portuale.

E' evidente ancora una volta che l'unica via per rendere compatibile lo sviluppo del porto con il problema ambientale è quello di creare le necessarie infrastrutture ed in particolare i collegamenti stradali e ferroviari con la grande viabilità, in modo da evitare la commistione con il traffico cittadino.

L'opportunità di finanziare lo sviluppo infrastrutturale dei porti, soprattutto di transito internazionale come quello dorico, è peraltro prevista anche dalla politica dei trasporti dell'UE. In particolare, il programma "Autostrade del Mare", già promosso a livello nazionale e europeo con il progetto Marco Polo, si sta rafforzando con i recenti orientamenti comunitari in tema di Reti Transeuropee di Trasporto. Tali orientamenti prevedono il finanziamento di interventi mirati sul traffico di cabotaggio e si adattano quindi pienamente al caso dello scalo dorico che, come abbiamo già messo in evidenza, occupa una posizione di leadership nel cabotaggio internazionale di merci e persone (secondo i dati del Conto Nazionale dei Trasporti Ancona è addirittura il primo scalo italiano per il movimento internazionale di passeggeri). Oltretutto, si tratta di collegamenti al servizio non tanto della comunità locale, quanto di imprese e di cittadini della Grecia e di altri Paesi dell'Unione Europea.

La forza competitiva assicurata dalla sua posizione geografica strategica ha permesso finora al porto di Ancona di superare i problemi creati dalla carenza di infrastrutture e collegamenti con la viabilità esterna; ma il consolidamento della posizione raggiunta e le prospettive di conquista di ulteriori mercati, in particolare nei segmenti più remunerativi e meno inquinanti, come quello dei container e quello delle crociere, non possono prescindere dal superamento delle strozzature richiamate in precedenza.

Sulla carta ci sarebbero tutti i presupposti per sfruttare le opportunità offerte dalla politica europea e da quella nazionale. L'impegno richiesto per proporre, progettare e finanziare gli interventi necessari è tuttavia ingente e richiede una forte coesione fra i diversi soggetti, pubblici e privati, e fra i diversi livelli di governo. Una volontà d'azione ed una coesione che nel non lontano passato hanno consentito di ottenere importanti risultati, come la creazione dell'Autorità Portuale, la privatizzazione dell'Azienda Mezzi Meccanici, il finanziamento di importanti opere portuali e l'approvazione in sede europea del progetto di Corridoio Adriatico.

Se, invece, viene meno l'unità d'intenti, si perdono occasioni importanti, come dimostrano due esempi eclatanti: la scomparsa del Corridoio Adriatico dai progetti prioritari dell'Unione Europea e la mancata realizzazione del collegamento del porto con la grande viabilità.

# BIBLIOGRAFIA


- AAVV, "Indagine conoscitiva nel settore dei servizi portuali", Autorità Garante della concorrenza e del commercio, Roma, 1997

- AAVV, "Proposta di riassetto strategico del settore portuale italiano nella nuova logica infrastrutturale e logistica europea", Relazione del Tavolo delle Regioni e Province autonome per l'audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati del 12 febbraio 2004, Roma, 2004

- ATKIN R., RPWLINSON M., "Competition in ship handling: a study of market turbulence in North European harbour towage", Maritime Policy & Management, 2000, vol. 27, n. 3, pp. 267-281

- BAIRS A.J., "Public goods in seaports: A necessity or market distortion?", Head, TRI Maritime Research Group, Napier University, Edinburgh, Scotland, UK,2002 http://www.eclac.cl/transporte/perfil/iamepapers/proceedings/Baird.doc

- BARZDUKAS D., DEVORE J., GAMBLE H., KOPP J., "Competition and Cooperation as Trade Policy: Past lessons and future opportunities fot the port of Tacoma and port of Seattle", University of Washington Global Trade, Transportation and Logistic Studies, Spring Quarter, 2000

- CARGNELLO E. (2002) – I corridoi transeuropei V B e V B e VIII nel patto di stabilità per l'Europa Sud Orientale - ICE

- CAZZANIGA FRANCESETTI D., FOSCHI A.D., "Shipping companies strategies and Mediterranean ports competitiveness", IAME Hong Kong, 2001, pp. 314, 2001, (http://virmap.unipi.it)

- CAZZANIGA FRANCESETTI D., FOSCHI A.D., "The impact of Hub and Spokes Network in the Mediterranean pecularity", International Steering Commitee, IAME, Panama, 2002

- CNEL, "Il trasporto internazionale di container, la portualità italiana, la logistica", Atti del Convegno, Roma, 8 marzo 2001

- CNEL (2002) – Traffici marittimi e mediterraneo – secondo rapporto di ricerca - Roma

- Commissione Europea – *"Proposta di decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica alla proposta di decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio recante modifica alla decisione 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per la politica europea di trasporto"* – 1 ottobre 2003

- ESPO (European Sea Port Organisation), "Reinforcing Quality Service in Sea ports: a key for European transports", 2001

- European Commission – Directorate General for Energy and Transport (2003) – *The Trans European Transport Netwok: new guidelines and financial rules* – 1 ottobre 2003

- European Commission – Directorate General for Energy and Transport (2003) – *Priority projects for The Trans European Transport Netwok up to 2020– High level group report (Van Miert Report)* – giugno 2003

- FLEMING D.K. e BAIRD A.J., "Some reflections on port competition in the United States and western Europe", Maritime Policy & Management, 1999, vol. 26, n.4, pp. 383-394

- FISHER E.G., KONDRA A., "Responding to Environmental Change in Longshoring: four North American Experiences", Journal of Labor Research, Volume XIV, n. 1, Winter 1993, pp. 1-25

- FORTE E., "Competizione nella portualità tra Nord e Sud Europa nei traffici unitizzati", Università di Napoli Federico II, Napoli, 1999

- FORTE E., "Trasporti internazionali, sistemi hub & spoke e trasversalità: opportunità e limiti per il sistema-Paese Italia"; Università di Napoli Federico II, Napoli, 1999

- HOYLE B., "Port concentration, inter-port competition and revitalization: the case of Mombasa, Kenya", Maritime Policy & Management, 1999, vol. 26, n.2, pp. 161-174

- MOGLIA F., HEAVER T., MEERSAM H e VAN DE VOORDE E., "Do mergers and alliances influence European shipping and port competition?", Maritime Policy & Management, 2000, vol. 27, n.4, pp. 363-373

- NOTTEBOOM T. E., "The Interdependence beetwen liner shipping networks and intermodal networks", Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, 2002 –

  http://www.eclac.cl/transporte/perfil/iame_papers/proceedings/Notteboom.doc

- Pettenati P. (2000), a cura di – *Il porto di Ancona. Propettive di sviluppo e vincoli territoriali.*

- Pettenati P. e Simonella I. (2003) – *Il traffico mercantile nel porto di Ancona. Natura prospettive e impatto economico* - Quaderni di studi economici e giuridici della Camera di Commercio Industria e artigianato di Ancona – Ottobre 2003.

- Planco Consulting GmbH (2003) - *Ten Invest – Transport Infrastructure costs and Investments between 1996 and 2010 in the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions. Final report* – Essen 2003

- PORTS WORLD SDN BHD, "New dimension to inter-port competition in Malaysia", New Straits Times, 2000, 4th March

- PRABIR D., BUDDHADEB G., "Causality between performance and traffic: an investigation with Indian ports", Maritime Policy & Management, 2003, vol. 30, n. 1, pp. 5-27

- RIMMER J., "Ocean liner shipping services: corporate restructuring and port selection/competition", Asia Pacific Viewpoint, vol. 39, n.2, August 1998, pp. 193-208

- ROBINSON R., "Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm", Maritime Policy & Management, 2002, vol. 29, n.3, pp. 241-255

- ROBINSON R., "Integrated and intermodal freight systems: a conceptual framework", Intermodal Transport at Victoria University, Melbourne, Australia, 2002

  http://www.eclac.cl/transporte/perfil/iame_papers/proceedings/Robinson.doc

- TRUPAC I., KOLENC J., " The Northen Adriatic Ports – Joint approach to the European Transport Market", University of Lubiana, 2002 http://www.eclac.cl/transporte/perfil/iame_papers/proceedings/Trupac_et_al.doc

- WORLD BANK, "The evolution of ports in a competitive world", World Bank Port Reform Tool Kit, 2001

# ALLEGATI

## All. 1. Mappe degli operatori marittimi in Adriatico-Ionio

## All. 2 Questionari somministrati ad aziende manifatturiere ed operatori marittimi

## All. 1

*Tab. A.1 – Principali agenti marittimidel Sistema Adriatico*

| Porto | Agenzia | Compagnia di Navigazione |
|---|---|---|
| Ancona | Archibugi<br>(Ancona) | Maersk Lines<br>Anek Lines |
| Ancona | C.S.D. Talevi<br>(Ancona) | CMA - CGM<br>Norasia<br>Maersk Lines |
| Ancona | Frittelli Maritime Group<br>(Ancona) | Adriatica di Navigazione<br>Losinjska Plovidba |
| Ancona | Hugo Trumpy Adriatic<br>(Venezia) | Senator Lines |
| Ancona | Maritransport<br>(Ancona) | Mediterranean Shipping Co. |
| Ravenna | Adriatic Shipping Co.<br>(Ravenna) | Zim Israel Navigation |
| Ravenna | Archibugi<br>(Ancona) | Maersk Lines |
| Ravenna | Fratelli Cosulich<br>(Trieste) | Borchard Lines |
| Ravenna | Seaways<br>(Ravenna) | Mediterranean Shipping Co. |
| Ravenna | Viamar<br>(Ravenna) | Sermar Line |
| Trieste | A. M. Mediterranea<br>(Trieste) | Maersk Lines<br>Mediterranean Shipping Co. |
| Trieste | Adriatic Shipping Co.<br>(Ravenna) | Zim Israel Navigation |
| Trieste | Greensisam<br>(Livorno) | Evergreen |
| Trieste | Tecnomar<br>(Trieste) | Lloyd Triestino |
| Trieste | Tripcovich<br>(Trieste) | Egyptian Navigation Co.<br>Norasia<br>United Feeder Service |
| Venezia | Favret<br>(Venezia) | Losinijplov |
| Venezia | Fratelli Cosulich<br>(Trieste) | Borchard Lines |
| Venezia | Greensisam<br>(Livorno) | Evergreen |
| Venezia | Le Navi Veneto<br>(Venezia) | Mediterranean Shipping Co. |
| Venezia | Medmar Venezia srl<br>(Venezia) | MLC<br>U.A.S.C.<br>X Press Lines |
| Venezia | Stella Maris<br>(Venezia) | Zim Israel Navigation |
| Venezia | Tositti & Co.<br>(Venezia) | CMA – CGM<br>Sermar Line United<br>Feeder Service |
| Venezia | Tripcovich<br>(Trieste) | Egyptian Navigation Co.<br>Norasia<br>United Feeder Service |

*Fonte: elaborazione ISTAO*

*Ta. A.2 – Compagnie di navigazione di linea – Top 20 – ottobre 2003*

| Rank 2003 | Rank 2002 | A | B | C | D | E | F | G | H |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | Maersk | 844.626 | 692.427 | 82% | 328 | 275 | 15,70% | 36 |
| 2 | 3 | MSC | 516.876 | 523.331 | | 217 | 256 | 9,60% | 15 |
| 3 | 5 | Evergreen | 442.310 | 294.559 | 67% | 152 | 119 | 8,20% | 5 |
| 4 | 2 | P&O | 419.527 | 383.252 | 91% | 157 | 152 | 7,80% | 8 |
| 5 | 8 | CMA CGM | 299.174 | 194.386 | 65% | 150 | 95 | 5,60% | 8 |
| 6 | 4 | Hanjin Group | 290.677 | 305.193 | | 76 | 86 | 5,40% | 0 |
| 7 | 6 | Cosco | 274.128 | 247.139 | 90% | 148 | 133 | 5,10% | 0 |
| 8 | 7 | APL | 273.573 | 244.937 | 90% | 82 | 82 | 5,10% | 0 |
| 9 | 9 | NYK | 233.934 | 171.790 | 73% | 91 | 80 | 4,30% | 15 |
| 10 | 15 | MOL Lines | 222.533 | 137.679 | 62% | 72 | 56 | 4,10% | 5 |
| 11 | 11 | CP Ship | 201.706 | 153.870 | 76% | 85 | 74 | 3,70% | 0 |
| 12 | 10 | K Line | 186.017 | 163.730 | 88% | 63 | 59 | 3,50% | 0 |
| 13 | 12 | OOCL | 185.502 | 150.845 | 81% | 55 | 50 | 3,40% | 2 |
| 14 | 16 | Zim | 174.480 | 130.222 | 75% | 79 | 70 | 3,20% | 0 |
| 15 | 17 | Hapag - Lloyd | 154.850 | 124.027 | 80% | 41 | 32 | 2,90% | 4 |
| 16 | 18 | Yang Ming | 153.783 | 120.404 | 78% | 55 | 40 | 2,90% | 0 |
| 17 | 13 | Hyundai | 136.548 | 142.319 | | 35 | 38 | 2,70% | 5 |
| 18 | 14 | CSCL | 143.655 | 147.341 | | 94 | 73 | 2,50% | 0 |
| 19 | 19 | CSAV Group | 123.378 | 96.328 | 78% | 55 | 46 | 2,30% | 0 |
| 20 | ND | Pil Group | 106.508 | ND | | 92 | | 2,00% | 0 |

*Fonte: elaborazione ISTAO su dati Cazzaniga Francesetti, Foschi, anno 2003*

Note:
(A) = Compagnia;
(B) = TEU's movimentati in servizio di proprietà e/o in Leasing ad ottobre 2003;
(C) = TEU's movimentati in servizio di proprietà e/o in Leasing ad marzo 2003;
(D) = Variazione percentuale Teu's movimentati marzo – ottobre 2003;
(E) = Navi in servizio di proprietà e/o in Leasing ad ottobre 2003;
(F) = Navi in servizio di proprietà e/o in Leasing ad marzo 2003;
(G) = % TEU della compagnia sul totale Top 20 ad ottobre 2003;
(H) = Numero navi con capacità superiore a 6000 TEU.

*Tab. A.3 – Principali vettori marittimi nel servizio contenitori*

| **Tipologia di Traffico** | **Compagnia di Navigazione** | **Ancona** | **Ravenna** | **Trieste** | **Venezia** |
|---|---|---|---|---|---|
| Container Service | CMA – CGM | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>C.America<br>Far East<br>Nuova Zelanda | | | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>(servizio regolare) |
| Container Service | Evergreen | | | Mar Rosso<br>Africa Orientale<br>Sud Africa Golfo<br>Arabico Golfo<br>Persico India<br>Nord America<br>Canada Australia<br>Nuova Zelanda<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>Mar Rosso<br>Africa<br>Golfo Arabico<br>Golfo Persico<br>Pakistan<br>Far East<br>(servizio regolare) |
| Container Service | Lloyd Triestino | | | Mediterraneo<br>Mar Rosso<br>Africa Orientale<br>Sud Africa Golfo<br>Arabico Golfo<br>Persico India<br>Nord America<br>Canada<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>Mar Rosso<br>Africa<br>Golfo Arabico<br>Golfo Persico<br>Australia<br>Nuova Zelanda |
| Container Service | Maersk Lines | Nord Europa<br>Nord Africa<br>Mar Rosso<br>Africa Orientale<br>Canda<br>Grandi Laghi<br>Stati Uniti<br>C. America<br>Sud America<br>Golfo Arabico<br>Golfo Persico<br>Far East<br>Australia<br>Nuova Zelanda<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Africa<br>Occidentale<br>Meridionale Mar rosso Africa<br>Orientale Sud<br>Africa<br>Nord America<br>Canada<br>Australia Nuova Zelanda (servizio regolare) | |

*Tab. A.3 – Principali vettori marittimi nel servizio contenitori (continua)*

| Tipologia di Traffico | Compagnia di Navigazione | Ancona | Ravenna | Trieste | Venezia |
|---|---|---|---|---|---|
| Container Service | Mediterranean Shipping Co. | Nord Europa<br>Africa Occidentale<br>Sud Africa<br>Stati Uniti C.America Sud America<br>Golfo Arabico<br>Golfo Persico<br>India<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>Mar Rosso<br>Africa<br>Golfo Persico<br>Pakistan<br>Far East<br>Nord America<br>Australia<br>(servizio regolare) | |
| Container Service | Norasia | Mediterraneo<br>Mar Nero | | | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>Mar Rosso<br>Africa<br>Golfo Arabico<br>Golfo Persico<br>Pakistan<br>Far East<br>(servizio regolare) |
| Container Service | United Feeder Service | | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>Nord America<br>Canada<br>(servizio regolare) |
| Container Service | Zim Israel Navigation | | | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>Mar Rosso<br>Africa Orientale<br>Sud Africa Golfo Arabico<br>Golfo Persico<br>India<br>Nord America<br>Canada Australia<br>Nuova Zelanda<br>(servizio regolare) | Mediterraneo<br>Mar Nero<br>Mar Rosso<br>Africa<br>Mare Arabico<br>Golfo Persico<br>Australia<br>Nuova Zelanda<br>Nord America<br>Sud America<br>(servizio regolare) |

*Fonte: elaborazione ISTAO*

*Tab. A.4 – Principali vettori marittimi nei servizi Feeder*

| **Tipologia di Traffico** | **Compagnia di Navigazione** | **Ancona** | **Ravenna** | **Trieste** | **Venezia** |
|---|---|---|---|---|---|
| Feeder Service | Evergreen | | Taranto (servizio regolare) | Taranto (servizio regolare) | |
| Feeder Service | Grimaldi Lines | | Mediterraneo Mar Nero | Nord Europa | |
| Feeder Service | Lloyd Triestino | | | Taranto (servizio regolare) | |
| Feeder Service | Maersk Lines | Gioia Tauro | Gioia Tauro (servizio regolare) | Gioia Tauro (servizio regolare) | |
| Feeder Service | Mediterranean Shipping Co. | Pireo (servizio regolare) | | | |
| Feeder Service | United Feeder Service | | Gioia Tauro | Taranto (servizio regolare) | |
| Feeder Service | Zim Israel Navigation | | Mediterraneo Mar Nero (servizio regolare) | | |

*Fonte: elaborazione ISTAO*

*Tab. A.5 – Principali vettori marittimi nei servizi Ferry \ Roll on – Roll on*

| Tipologia di Traffico | Compagnia di Navigazione | Ancona | Ravenna | Trieste | Venezia |
|---|---|---|---|---|---|
| Ferry - Roll on | Anek Lines | Mediterraneo Mar Nero (servizio regolare | | Mediterraneo Mar Nero (servizio regolare) | |
| Ferry - Roll on | Egyptian Navigation Co. | | Mediterraneo Mar Nero (servizio regolare) | Mediterraneo Mar Nero (servizio regolare) | |
| Ferry - Roll on | Adriatica di Navigazione | Albania Croazia Montenegro | Catania (servizio regolare) | | |
| Ferry - Roll on | Jadrolinija | Croazia (servizio regolare) | | | |
| Ferry - Roll on | Losinijplov | | | | Mediterraneo Mar Nero (servizio regolare) |
| Ferry - Roll on | Minoan Lines | Grecia | | | Mediterraneo Mar Nero (servizio regolare) |
| Ferry - Roll on | Superfast | Grecia (servizio regolare) | | | |

*Fonte: elaborazione ISTAO*

## All. 2

## QUESTIONARIO
## Le spedizioni *via mare* delle aziende marchigiane

*Buongiorno, l'Istao cura da alcuni anni un Osservatorio sul Porto di Ancona promosso da Camera di Commercio di Ancona e Autorità Portuale. Ogni anno, viene realizzato uno studio specifico sui temi del trasporto e della portualità (per scaricare i Rapporti dell'Osservatorio vedi http://www.istao.it/f_ricerche.html ).*

*Quest'anno ci stiamo occupando di "Competitività e concorrenza tra porti". Uno degli aspetti che stiamo indagando riguarda l'utilizzo dei diversi porti, da parte delle imprese marchigiane, per spedizioni e acquisti di merci. In tal senso sarebbe prezioso per noi il suo contributo nella compilazione del seguente questionario.*

*La ringraziamo fin da ora per la disponibilità, assicurandole la riservatezza delle informazioni raccolte. Le renderemo disponibili i risultati dell'intero lavoro entro il prossimo ottobre.*

AZIENDA …….

Referente …….

Ruolo …….

### CARATTERISTICHE GENERALI E PORTI DI IMBARCO

1. Può indicarmi il fatturato della sua azienda?

   _____

2. Quanto esporta la sua azienda (in percentuale sul fatturato)?
   - ☐ 0 – 20%
   - ☐ 20 – 40%
   - ☐ 40 – 60%
   - ☐ oltre il 60%

3. Fatto 100 il totale della merce esportata, può indicarmi, quanta di detta merce transita via mare?

   _____

4. Per quali destinazioni è utilizzata la modalità marittima (se possibile indicare la percentuale)?

| | | |
|---|---|---|
| ☐ | Centro Nord Europa | …… |
| ☐ | Medio Oriente | …… |
| ☐ | Cina e Giappone | …… |
| ☐ | Sud Est Asiatico/Australia | …… |
| ☐ | Stati Uniti | …… |
| ☐ | Centro Sud America | |
| ☐ | Altro (specificare) | …… |
| | Totale exp. via mare | 100 |

5. Può indicarmi, in percentuale sul totale delle merci che viaggiano via mare, quali sono i porti italiani che vengono più frequentemente utilizzati per l'imbarco?

| | |
|---|---|
| Ancona | ……. |
| Ravenna | ……. |
| Livorno | ……. |
| Civitavecchia | ……. |
| Napoli | ……. |
| Salerno | ……. |
| Taranto | ……. |
| Altro (specificare) | ……. |
| | --- |
| Totale exp via mare | 100 |

6. Il trasporto avviene:
   - ☐ Via container
   - ☐ Su casse mobili
   - ☐ Come rinfusa
   - ☐ In camion tir imbarcati su navi ferry
   - ☐ Altro (specificare)…….

7. Per la maggioranza dei casi il termine di resa della merce è
   - ☐ Franco Fabbrica
   - ☐ Franco destino
   - ☐ FOB
   - ☐ CIF
   - ☐ Altro (specificare) ……..

8. La sua azienda effettua spedizioni via mare per destinazioni italiane?
   - ☐ Si
   - ☐ No

9. Se ha risposto sì per quali destinazioni?

   …….

10. Su quali rotte?

    …….

**L'ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO (MERCI IN USCITA)**

11. Chi organizza l'intero ciclo del trasporto dall'azienda al cliente *(se possibile mi può indicare un ordine di grandezza percentuale sul totale di casi possibili)*?
    - ☐ L'azienda, attraverso il proprio spedizioniere (o operatore multimodale) che organizza tutto il trasporto dall'azienda al cliente

- Il cliente, con il suo spedizioniere (o operatore multimodale) che organizza il trasporto dall'azienda al cliente.
- Il cliente, ricevendo indicazioni dall'azienda sulla compagnia di navigazione, il porto, i vettori da utilizzare,...
- L'azienda, attraverso diversi soggetti (vettore terrestre, compagnia marittima, ecc…..) con i quali stipula contratti separati.
- Altro (specificare) ……..…….

12. Chi sceglie il porto di imbarco della merce?
    - L'azienda
    - Lo spedizioniere
    - il cliente
    - altro (specificare) ……

13. Con quanti spedizionieri internazionali l'azienda intrattiene rapporti stabili *(se possibile indichi i nomi)*?

    ……

14. Se ha risposto più di 1 può indicarmi il motivo o i motivi *(può dare più di una risposta*)?
    - Ogni spedizioniere è specializzato su un singolo mercato;
    - Ogni spedizioniere è specializzato su un singolo prodotto;
    - E' un modo di valutare di volta in volta le offerte migliori;
    - Altro (specificare) ……..

15. Quali sono i fattori che determinano la competitività dello spedizioniere *(attribuire un punteggio da 1 a 5 in ordine di importanza (1=basso …….. 5= alto)* ?
    - La tariffa complessiva applicata
    - I tempi di consegna
    - La stabilità dei rapporti con l'azienda
    - L'assunzione totale dei rischi derivanti dal trasporto (in tutte le sue componenti);
    - L'offerta di servizi aggiuntivi (magazzinaggio ecc…)
    - La celerità nelle operazioni di sdoganamento
    - ……
    - ……

**QUESTIONARIO**
**Acquisti di merci - *via mare* - delle aziende marchigiane**

*Buongiorno, l'Istao cura da alcuni anni un Osservatorio sul Porto di Ancona promosso da Camera di Commercio di Ancona e Autorità Portuale. Ogni anno, viene realizzato uno studio specifico sui temi del trasporto e della portualità (per scaricare i Rapporti dell'Osservatorio vedi http://www.istao.it/f_ricerche.html).*

*Quest'anno ci stiamo occupando di "Competitività e concorrenza tra porti". Uno degli aspetti che stiamo indagando riguarda l'utilizzo dei diversi porti, da parte delle imprese marchigiane, per spedizioni e acquisti di merci. In tal senso sarebbe prezioso per noi il suo contributo nella compilazione del seguente questionario.*

*La ringraziamo fin da ora per la disponibilità, assicurandole la riservatezza delle informazioni raccolte. Le renderemo disponibili i risultati dell'intero lavoro entro il prossimo ottobre.*

AZIENDA …….

Referente …….

Ruolo …….

**CARATTERISTICHE GENERALI E PORTI DI SBARCO**

1. Può indicarmi un ordine di grandezza degli acquisti di materie prime/prodotti intermedi effettuati dalla sua azienda?
   - ☐ Meno di 500 milioni di euro
   - ☐ 500 – 2000 mil. di euro
   - ☐ 2.000 – 5.000 mil di euro
   - ☐ oltre 5.000 mil di euro

2. Fatto 100 il totale degli acquisti, può indicarmi, quanta di detta merce transita via mare?

   _____

3. Può inoltre indicarmi le tipologie di merci che viaggiano via mare?

   _____

4. Per quali provenienze è utilizzata la modalità marittima *(se possibile indicare la percentuale)*?

   - ☐ Centro Nord Europa ……
   - ☐ Medio Oriente ……
   - ☐ Cina e Giappone ……
   - ☐ Sud Est Asiatico/Australia ……
   - ☐ Stati Uniti ……
   - ☐ Centro Sud America
   - ☐ Altro (specificare) ……

   Totale acquisti via mare 100

5. Può indicarmi, in percentuale sul totale delle merci che viaggiano via mare, quali sono i porti italiani che vengono più frequentemente utilizzati per lo sbarco?

| | |
|---|---|
| Ancona | ……. |
| Ravenna | ……. |
| Livorno | ……. |
| Civitavecchia | ……. |
| Napoli | ……. |
| Salerno | ……. |
| Taranto | ……. |
| Altro (specificare) | ……. |
| | --- |
| Totale acquisti via mare | 100 |

6. Il trasporto avviene:
   - ☐ Via container
   - ☐ Su casse mobili
   - ☐ Come rinfusa
   - ☐ In camion tir imbarcati su navi ferry
   - ☐ Altro (specificare)…….

7. La sua azienda decentra lavorazioni in stabilimenti internazionali?
   - ☐ Si
   - ☐ No

8. Se ha risposto sì, il trasporto della merce in entrata e in uscita prevede la modalità marittima?

   …….

9. Su quali rotte?

   …….

10. Può indicarmi, in questo caso, quali sono i porti italiani che vengono più frequentemente utilizzati per lo sbarco/imbarco?

| | |
|---|---|
| Ancona | ……. |
| Ravenna | ……. |
| Livorno | ……. |
| Civitavecchia | ……. |
| Napoli | ……. |
| Salerno | ……. |
| Taranto | ……. |
| Altro (specificare) | ……. |
| | --- |
| Totale exp via mare | 100 |

**L'ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO (MERCI IN ENTRATA)**

11. Chi organizza l'intero ciclo del trasporto dal fornitore alla vostra azienda *(se possibile mi può indicare un ordine di grandezza percentuale sul totale di casi possibili)*?
    - L'azienda, attraverso il proprio spedizioniere (o operatore multimodale) che organizza tutto il ciclo di trasporto.
    - Il fornitore, con il suo spedizioniere (o operatore multimodale)
    - Il fornitore, ricevendo indicazioni dalla vostra azienda sulla compagnia di navigazione, il porto, i vettori da utilizzare,...
    - La vostra azienda, attraverso diversi soggetti (vettore terrestre, compagnia marittima, ecc…..) con i quali stipula contratti separati.
    - Altro (specificare) ……..…….

12. Chi sceglie il porto su cui sbarcare la merce?
    - L'azienda
    - Lo spedizioniere
    - Il fornitore
    - altro (specificare) ……

13. Con quanti spedizionieri internazionali l'azienda intrattiene rapporti stabili *(se possibile indichi i nomi)*?

    ……

14. Se ha risposto più di 1 può indicarmi il motivo o i motivi *(può dare più di una risposta*)?
    - Ogni spedizioniere è specializzato su un singolo mercato;
    - Ogni spedizioniere è specializzato su un singolo prodotto;
    - E' un modo di valutare di volta in volta le offerte migliori;
    - Altro (specificare) ……..

15. Quali sono i fattori che determinano la competitività dello spedizioniere *(attribuire un punteggio da 1 a 5 in ordine di importanza (1=basso …..... 5= alto)* ?
    - La tariffa complessiva applicata
    - I tempi di consegna
    - La stabilità dei rapporti con l'azienda
    - L'assunzione totale dei rischi derivanti dal trasporto (in tutte le sue componenti);
    - L'offerta di servizi aggiuntivi (magazzinaggio ecc…)
    - La celerità nelle operazioni di sdoganamento
    - ……
    - ……

**QUESTIONNAIRE**
**Ancona's harbour competitiveness among competitors**

*The past few years ISTAO – Istituto Adriano Olivetti – is in charge of an annual report about the harbour of Ancona for the Chamber of Commerce of Ancona. Every year it produces a specific survey on transport and harbour themes (to download the past documents written by the group, please visit the website: http://www.istao.it/f_ricerche.html).*

*This year's subject is "Competitiveness and competition among ports". One of the main issue is the role of shipping companies and forwarders in the selection of the port of call.*

*The key questions are:*

- Why does a shipping company decide to call or not a harbour?
- Which are the key factors for this choice? Do they concern geographical (natural), infrastructural and services aspects or others?
- Which might be the positioning of the harbour of Ancona and how can its performances be evaluated?

*We ask you to cooperate in our analysis by filling the questionnaire you will find below. It is divided in two different parts:*

1. *The first one concerns your company*
2. *In the second one you should give two scores to each competitiveness factor: the first score is about the weight of the competitiveness factor (for example, for your activity the factor "Ease to enter the harbour" is very, quite or not important?); the second score is about the rate of satisfaction about this factor (for example: about the factor "ease to enter the harbour" which level of satisfaction you give to the next ports?).*

*Thank you for your co-operation and we assure you of the confidentiality of this information. The entire report will be available within next October.*

Interviewer

Date …….

Name and role of the interviewee……..

COMPANY ……..……

Address……

Telephone ……. e.mail……

1. Company business and activity's sector (please, put a "X" in the concern answer)

| | Ferry | 5.1<br>5.2 CONTAINER | Other (more specific about) |
|---|---|---|---|
| Shipping company | | | |
| Forwarder | | | |
| Other (more specific about) | | | |

2. What importance does each Italian port have in your activity (give in percentage)?

| | Ferry (total ship movement) | Container (TEUs) | Other sectors (more specific about) |
|---|---|---|---|
| Not Italian ports | | | |
| Ancona | | | |
| Venezia | | | |
| Trieste | | | |
| Ravenna | | | |
| Bari | | | |
| Brindisi | | | |
| Taranto | | | |
| Gioia Tauro | | | |
| Napoli | | | |
| Salerno | | | |
| Livorno | | | |
| Civitavecchia | | | |
| La Spezia | | | |
| Genova | | | |
| Other (more specific) | | | |
| Total | 100 | 100 | 100 |

| Which weight you give to these competitiveness factors | | | Competitiveness Factors | Give a score to each Italian harbour you work with (from 5 = very high, to 1 = very low) | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| High | Medium | Low | | Ancona | Ravenna | Civitavecchia | Livorno | La Spezia | Genova | ..... | ..... | .... |
| | | | **Harbour Technical features** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Ease to entrance to the harbour | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Landing time | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Harbour area closed to the standard traffic | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Other (to be more specific about) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Harbour Equipment** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Quay (dimensions - availability) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Presence of a terminal | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Tools equipment (i.e. cranes) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Storage | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Other (to be more specific about) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Infrastructures** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Link Harbour/Motorway toolgate | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Link Harbour/Railway terminal | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Other (to be more specific about) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Nautical services (Mooring, Pilotage, Towing service)** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Time | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Quality | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Costs | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Handling services** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Time | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Quality | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Costs | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Shipping agents** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Time | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Quality | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Costs | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Harbour Authority** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Costs | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Logistic organisation | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Government services (Customs and Police)** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Time | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Quality | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | | **Marine carriers' strategies** | | | | | | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | Strategic weight of the harbour | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Logistic organisation of the lane | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Rate incentives | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ☐ | ☐ | ☐ | Other (to be more specific about) | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

**"QUADERNI DI STUDI ECONOMICI E GIURIDICI"**
*SUPPLEMENTO DEL* ***"BOLLETTINO ECONOMICO"***

**Elenco delle pubblicazioni**

- **1**/giugno 2003 — **Cambiamenti del mercato e strategie d'impresa**:
  alcuni casi di imprese eccellenti della provincia di Ancona
  *di Mariangela Paradisi*

- **2**/luglio 2003 — **L'Arbitrato nel nuovo diritto societario**
  **alla luce delle disposizioni del D.Lgs n.5 del 17 gennaio 2003**
  *Atti del Convegno del 23 maggio 2003*
  *Loggia dei Mercanti - Ancona*

- **3**/ottobre 2003 — **Osservatorio sul porto di Ancona - Rapporto 2003**
  **Il traffico mercantile nel porto di Ancona**
  ***Natura, prospettive e impatto economico***
  *Con approfondimento su* : **Short Sea Shipping in Adriatico e Ionio**
  *A cura di: Paolo Pettenati e ida Simonella*
  *Gruppo di ricerca: Ida Simonella, Andrea Curzi, Andrea Mosconi, Cristiana di Bari*

- **4**/giugno 2004 — **La riforma del diritto societario delle società di capitali**
  *Atti del Convegno del 12 dicembre 2003*
  *Loggia dei Mercanti - Ancona*

- **5**/agosto 2004 — **L'Economia reale dal punto di vista di osservazione della Camera di Commercio di Ancona" - Rapporto 2003**
  *Atti del Convegno "2° Giornata dell'Economia" 10 maggio 2004*
  *Loggia dei Mercanti - Ancona*

- **6**/dicembre 2004 — **Osservatorio sul porto di Ancona - Rapporto 2004**
  **Il traffico mercantile e capacità competitiva del porto di Ancona**
  *A cura di: Paolo Pettenati e ida Simonella*
  *Gruppo di ricerca: Ida Simonella, Andrea Curzi, Andrea Mosconi, Giovanni Consolii*

---

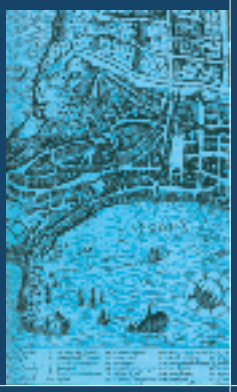
*Per informazioni rivolgersi a:*

**CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI ANCONA**
**Piazza XXIV Maggio n. 1 - 60124 Ancona**
Sito web www.an.camcom.it

**Ufficio Promozione Attività Economiche** - tel. 071 5898270 - fax 071 5898255
e-mail: promozione@an.camcom.it

La pubblicazione è stata curata dalla Redazione del "Bollettino Economico" e dall'Ufficio Attività Economiche della Camera di Commercio di Ancona

Camera di Commercio
Industria, Artigianato e Agricoltura
**di Ancona**



Cartina del
Porto di Ancona

# Bollettino economico

**Anno LXVI 2004**
Edito dalla Camera di Commercio
Industria, Artigianato e Agricoltura di Ancona