

# L'offerta di trasporto dei contenitori nell'Alto Adriatico

Josip Zohil

PROFESSORE ASSOCIATO DI INFORMATICA NEL TRASPORTO  
FACOLTÀ DI STUDI MARITTIMI E DI TRAFFICO DELL'UNIVERSITÀ DI LJUBLJANA

Majda Prijon

DOCENTE DI ECONOMIA E ORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI  
FACOLTÀ DI STUDI MARITTIMI E DI TRAFFICO DELL'UNIVERSITÀ DI LJUBLJANA

*The service offered by a harbour is determined by the aggregation of more parameters than are, with the efficiency of the harbour, operationally apparent. The efficiency of the harbour depends on the possibility of offering an adequate maritime transport system to its hinterland in terms of frequency of departures, number of ships berthed, number of maritime links, good connections with the hinterland and the unhindered movement of the goods in the port itself.*

*In this article the service offered by the harbours in the so called Upper Adriatic area are evaluated on the basis of an analysis of the respective sailing lists.*

## Considerazioni generali

Nel mondo si distinguono delle regioni, per altro economicamente avanzate o in sviluppo accelerato, come il Nord Europa, l'Estremo Oriente, le coste Orientale, Occidentale e Meridionale degli Stati Uniti ed anche i porti del Mediterraneo Nord - Occidentale, alle quali appartengono dei porti che manifestano un forte traffico di contenitori. Le menzionate aree geografiche non indicano solamente un notevole volume di traffico containerizzato, esse si distinguono anche per una crescita stimolata del trasporto del numero di contenitori.

I porti Nord Adriatici invece non evidenziano un elevato numero di containers in paragone con le sopra menzionate realtà portuali, il che è dimostrato con il traffico di solo 540 mille TEU nell'anno 1995 raffrontati, per esempio, con i 2.560 mille TEU manipolati nello stesso anno dai porti di Marsiglia, Genova, Barcellona ed Algeiras.

Dalla Tabella 1 possiamo vedere più dettagliatamente il traffico dei containers nei porti di Capodistria, Ravenna, Trieste e Venezia. Dalla stessa è possibile valutare pure la tendenza di crescita dei TEU, che si presenta, per il periodo osservato, relativamente modesta. Per il porto di Capodistria invece, nello stesso intervallo di tempo, si manifesta una flessione dei complessivi TEU.

D'altro canto le statistiche mondiali stanno registrando un aumento considerevole del numero complessivo dei TEU manipolati nei singoli porti mondiali<sup>2</sup>. Per esempio, il traffico totale dei contenitori nei porti spagnoli è cresciuto da 267.000 TEU nel 1994 a 296.000 TEU nel 1995<sup>3</sup>. Dal 1993 al 1994 si

osserva anche un forte incremento dei traffici containerizzati nei porti settentrionali del Mare Tirreno, ad eccezione del porto di Livorno<sup>4</sup>, e precisamente:

- La Spezia è passata da 780 mille TEU a 832 mille TEU;
- Genova da 342 a 512 mille TEU;
- Livorno da 561 a 371 mille TEU.

Le aree sopra indicate risultano essere sempre più importanti per i vettori marittimi, i quali stanno da una parte aumentando le frequenze d'approdo delle loro navi per i singoli porti, dall'altra parte invece stanno diminuendo i relativi noli.

In base alle tendenze espresse si suppone che la riduzione dei noli per il trasporto marittimo nei porti "concorrenziali" del Nord Europa e del Mediterraneo

Nord - Occidentale non inciderà favorevolmente sull'espansione del numero di TEU da manipolare nei porti dell'Alto Adriatico.

A causa delle previste circostanze si rende necessaria un'analisi più approfondita dei trasporti containerizzati. L'articolo affronta due importanti contenuti del relativo trasporto: la direzione ed il tipo di trasporto navale<sup>5</sup>, che sono decisamente correlati con il volume di traffico dei containers. Il volume si può valutare in base all'offerta dello spazio navale specifico disponibile per il trasporto nei singoli porti<sup>6</sup>.

Lo spazio navale disponibile per singolo approdo della nave per le relative regioni è un indicatore affidabile nelle analisi delle direzioni di traffico delle merci in termini globali. Infatti, lo spazio navale disponibile si adegua sufficientemente bene ai cambiamenti della domanda di trasporti<sup>7</sup>.

Anno / Porti	Capodistria *		Ravenna **		Trieste **		Venezia **	
	000 TEU	1992=100	000 TEU	1992=100	000 TEU	1992=100	000 TEU	1992=100
1990	94	204						
1991	62	135						
1992	46	100	157	100	134	100	107	100
1993	60	130	171	109	150	112	118	110
1994	61	133	181	115	146	109	115	107
1995	58	126	*** 193	*** 123	*** 147	*** 110	*** 129	*** 121

Fonte: \* Mesečni statistični pregled Republike Slovenije, Republiški zavod za statistiko, Ljubljana, 1996. \*\* Containerisation International, ottobre 1995, pag. 127. \*\*\* Statistiche dei singoli porti.

Tabella 1: Traffico dei containers nei porti considerati del Nord Adriatico<sup>1</sup>