

**1 Premessa**

Il quadro competitivo tra servizi portuali e portualità tra Nord e Sud Europa assume maggiore spessore se valutato alla luce delle scelte modali di trasporto nell'ambito di cicli produttivi di trasporto sempre più integrati e complessi. Dal punto di vista geografico, infatti, allo storico approccio basato sulla longitudinalità dove emergeva netta la dipendenza dei poli trasportistici meridionali europei rispetto a quelli nord europei, si viene affermando uno scenario di trasversalità, dove i cicli trasportistici si consolidano in filiere che potremmo definire di southern-range rispetto a quelle del northern-range con al centro l'offerta di portualità.

Il tema è molto dibattuto e si affaccia prepotentemente all'attenzione degli operatori di fronte a scelte che potremmo definire di ribaltamento rispetto al ruolo tradizionale e dominante del sistema portuale Nord europeo. Il quadro statistico dei recenti voluminosi incrementi dei traffici unitizzati in transhipment, conferma le tendenze in atto. La conferma viene anche da scelte di itinerari trasversali che interessano particolarmente

i poli trasportistici del Sud Europa e tra questi quello che potremmo definire il miracolo italiano del transhipment, il porto di Gioia Tauro.

La scelta di Gioia Tauro è certamente funzionale al mercato ed è anche il risultato di una politica infrastrutturale basata sulla privatizzazione e sulla efficienza. Va da sé che lo sviluppo del transhipment trascina lo sviluppo di altri porti commerciali serviti dai feeder con l'attivazione di reti integrate che coinvolgono positivamente lo sviluppo del traffico merci su ferro. Si tratta di un fenomeno relativamente recente a livello comunitario che sposa molto bene le politiche dall'alto dell'U.E. verso i sistemi portuali e le scelte dal basso degli operatori di trasporto nel combinato e nell'intermodale nel senso di un ulteriore superamento del dualismo transeuropeo Nord-Sud, a favore delle aree

# Competizione nella portualità tra Nord e Sud Europa nei traffici unitizzati

**Ennio Forte**

UNIVERSITÀ DI NAPOLI FEDERICO II

*The competition between the ports of the Northern Range and those ones of the Southern Range - concerning traffics by containers- take note of progressive goals on behalf of the Southern Range branch of the ports. And this apart from transports policies of singles States of European Union, particularly Italy. The factors of the choice of the port of call are – on the one side - the development of the Transhipment that meet - in the Southern Hub Ports - effective technological references and – on the other side - the real lower distance to cover that - concerning the time - can reach seven days. This phenomenon is confirmed from the recent choice of Taranto as Port of Call from the Ever Green, that will shift Pendolum ships from the ports of the North to Taranto, even terminal of the Adriatic corridor for the entrance in Europe.*

*In the end, the gates/port of access to Europe from the sea - for the main trades - begin to be the ports of the South [Valencia, Alicante, Malta, Gioia Tauro, Taranto, ecc.]. Finally, it's important to stress the positive effect on the development of the whole system of transports derived from transhipment and - concerning Southern Italy – the opportunities of growth of trades in relationship of the creation of real districts of transport as those ones of Naples, that consists of the Interports of Nola and Maddaloni, of the trading ports of Naples and Salerno, of the centre of railway sorting of Marcianise, of the Airport of Capodichino, of the future airport (prevailing of merchandises) of Grazzanise, of the powered highways and the terminal part of the TAV line with the station of Afragola gate, which costs 600 thousand million of*

in ritardo di sviluppo, che coglie felicemente autonome scelte di mercato che trovano nelle nuove infrastrutture a servizio dell'intermodalità e del combinato rinnovate valenze concorrenziali. L'Unione europea privilegia il libero accesso ai mercati trasportistici anche per meglio valorizzare il ruolo delle reti transeuropee dei trasporti su ferro. In questo quadro alcuni poli trasportistici del Mediterraneo possono esprimere pienamente le loro potenzialità competitive a livello più generale. La recente attivazione di linee di trasporto unitizzato tra Salerno, Alicante e Valencia confermano tali tendenze, unitamente alle strategie di sviluppo del S.S.S. (Short Sea Shipping), cioè un cabotaggio inteso fortemente integrato con i modi terrestri, "nemici" storici del trasporto marittimo. La recente Riforma portuale italiana non ha ancora raggiunto risultati soddisfacenti e spesso il porto ed i servizi connessi appaiono come un ostacolo allo sviluppo, anche e soprattutto in termini di benefici e costi sociali che non temono confronti se paragonati al trasporto su gomma, e per certi versi anche a quello su ferro, in termini di impatto ambienta-

le (oltre al maggior costo diretto di trasporto).

Molta importanza quindi deve essere data allo sviluppo del cabotaggio nella dimensione intracomunitaria, dove l'obiettivo di fondo resta il riassetto dei traffici con una minore incidenza del traffico merci su gomma. E l'unica risposta può venire dallo sviluppo del combinato e dell'intermodale che poggia sul ruolo strategico del cabotaggio mettendo in luce i nuovi fattori che hanno prodotto le nuove funzioni dei porti nelle strategie di sviluppo dei trasporti della U.E. In particolare per l'Italia la presenza di molti porti rende più facile l'accesso da qualunque punto della Penisola, soprattutto in presenza di filiere strategiche come interporti, centri-merci, centri di smistamento ferroviario, piattaforme logistiche ed aeroporti a supporto del trasporto intermodale e combinato.