

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.

La relazione si completa con riferimenti all'alta velocità su mare ed alle rotte marittime in alta velocità che per il Sud dell'Europa possono costituire delle proiezioni delle infrastrutture di trasporto in alta velocità, specie le reti transeuropee su ferro.

Ed anche da questa angolazione può risultare molto interessante la presenza di servizi marittimi di linea in alta velocità per lo sviluppo del combinato merci a conferma dello scenario di trasversalità attraverso il quale il Sud dell'Europa può avere una significativa occasione di riscatto competitivo.

2 L'Europa vuole davvero la competizione?

È di questi giorni la notizia dell'acquisto della Contship da parte della tedesca Eurokai, e quindi dei terminali di Gioia Tauro e La Spezia (sono già sette gli scali controllati da società estere). Il fatto può essere letto negativamente come ulteriore colonizzazione del Sud, oppure positivamente come scelta di politica industriale che tira e che quindi attrae investimenti.

Comunque sia, il successo di Gioia Tauro esprime nettamente la valenza economica del cosiddetto "approccio trasversalistico", interessante quindi le relazioni commerciali e di trasporto in filiere trasportistiche che vanno dal sud della Spagna al sud dell'Italia, all'Adriatico, al Mar Nero e viceversa, nel senso di una conferma del ruolo strategico del Mediterraneo e del suo Sud.

Sarà necessario verificare sul piano dell'antitrust e delle provvidenze nazionali e comunitarie a favore di Gioia Tauro, se la neoproprietà tedesco-olandese tuteli il quadro competitivo che si è venuto affermando in questi ultimi tempi. Infatti i trasporti risultano strategici per la coesione all'interno dell'Unione Europea per la competitività delle imprese, l'aumento dell'occupazione e la crescita economica, così come previsto dalla Politica Comune dei Trasporti soprattutto con riguardo alla regione mediterranea per sostenere la strategia della trasversalità e ridurre i problemi economici e sociali ancora presenti nel sud dell'Europa.

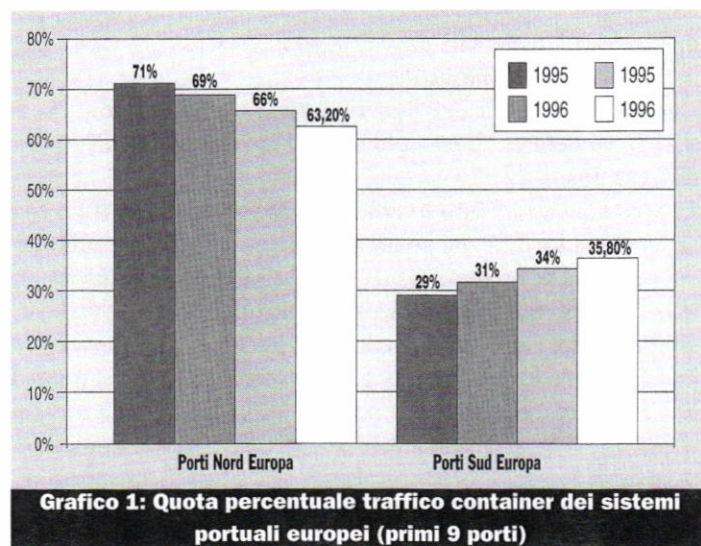
L'attenzione sui porti quali propulsori dei traffici marittimi (funzionalità, efficienza dei servizi, e produttività per ridurre i costi (CNEL, 1980) è al centro del Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructures (AA.VV., 1999), d'altro canto il peso del trasporto marittimo emerge dal dato del 90% per lo scambio con i Paesi esterni e del 30% per i traffici intracomunitari che si avvalgono della via marittima. Tuttavia sino ad oggi si è preferito delegare le competenze ai singoli Governi che spesso sono stati scavalcati da scenari reali scaturiti dal mercato. Infatti, più di recente l'avvento di vere e proprie reti di trasporto integrate costruite e gestite privatisticamente a livello internazionale, hanno posto le condizioni di una maggiore competizione tra i porti europei, sconvolgendo spesso i tradizionali bacini di utenza e di fatto superando il concetto ormai "romantico" di hinterland. I temi sul tappeto riguardano le problematiche delle tariffe dei servizi portuali, l'accesso ai servizi, la sicurezza nelle operazioni terminali, la salvaguardia ambientale nelle politiche di sostenibilità degli interventi ed i diritti dell'utenza. E tutto ciò trova pieno riscontro nella politica comunitaria dei trasporti definita nelle reti transeuropee (TEN-T) (COM (94) 106) nello sviluppo del cabotaggio, in particolare lo Short Sea Shipping, anche esteso all'alta velocità a livello marittimo comunitario e nelle politiche di allar-

gamento verso est della Comunità e cioè per la intensificazione del commercio con i paesi terzi confinanti. Da qui il ruolo dei porti nella catena del trasporto intermodale e combinato, nell'efficienza dei servizi door to door a sostegno telematico, tecniche di navigazione satellitare anche volte alla sicurezza, normative diverse per le unità di carico - contenitori, casse mobili, pallets, ecc. (si veda i PACT, i regolamenti IMO ed ILO a livello normativo ed i criteri di imputazione dei costi (COM (95) 691), le Direttive di salvaguardia ambientale e la sostenibilità).

In definitiva l'uso delle infrastrutture portuali dovrebbe corrispondere a livelli di tariffa per il suo uso tali da caricare sugli utenti i costi effettivi, eliminando cioè gli aiuti che i diversi Stati danno per la realizzazione di infrastrutture specialistiche, cioè il superamento del vecchio modello della separazione delle fasi di cantiere e di regime ed in questo senso la recente operazione Gioia Tauro fa insorgere seri dubbi sulla sua correttezza. Nel lungo periodo l'affermazione di una competizione leale tra i porti dovrà scaturire da una politica comune agli Stati membri ed estesa a tutte le infrastrutture di trasporto. Al limite potrebbero essere ammesse solo politiche di salvaguardia delle filiere trasportistiche periferiche rispetto alle aree forti baricentriche del sistema Europa.

La liberalizzazione sistematica dei servizi portuali attuata nei principali porti europei, cioè l'avvento di un vero e proprio mercato dei servizi con conseguente selezione tra gli operatori terminalisti e tariffe certe. Troppo spesso i porti rappresentano ancora delle strozzature a motivo di arcaiche resistenze al cambiamento con vistose differenze tra normative nazionali e comunitarie. Tuttavia sintomi felici sembrano la liberalizzazione dell'autotrasporto in Italia a partire dal 1998, la prevista liberalizzazione del cabotaggio marittimo, quella in corso nelle ferrovie e nei nodi (aeroporti, interporti, e porti specializzati), cioè in quella che può definirsi filiera trasportistica che consente il superamento della frammentazione delle competenze e dei vincoli che penalizzano la portualità mediterranea in evidente crescita dei traffici.

Si registra, infatti, un passaggio nei traffici unitizzati dal 1995 al 1998 dal 28,8% al 33,6%, mentre gli scali del northern-range scendono dal 71,2% al 66,4% come risulta dal seguente grafico.



3 Transshipment e porti mediterranei

I cicli produttivi e distributivi appaiono sempre più legati alla logistica sin dalle fasi della loro progettazione, coordinando in tal senso i fattori da ambiti diversi. La necessità di collegamenti tra operatori separati da grandi distanze trova una risposta nel transshipment, cioè connessione mare-mare anche per il maggior vantaggio di costi unitari ed il commercio mondiale ben si esprime su questo modello dove si intrecciano aspetti geografici ed economici tramite i liners unitizzati, operatori multimodali e trasporti integrati terra-mare.

Al centro di questo modello, per ammortizzare i costi di investimento di navi cellulari altamente specializzate, figurano economie di scala che riducono i costi unitari di trasporti in relazione tuttavia alla produttività dei servizi terminali. La fluidificazione dei moderni terminals, con punte di 30/35 pezzi/ora movimentati, comporta per le navi madri di grandi dimensioni un minimo numero di toccate in pochi scali di grandi capacità, i cosiddetti hub-center, con sovrastrutture, cioè portainers e transtainers da 40/50 tonn., ed organizzazione di cargo-handling moderna ed efficiente. Di contro un elevato numero di toccate per i cosiddetti feeder-services, cioè unità navali più piccole con maggiori possibilità di impiego e dotate a volte di sistemi ad alta velocità (Scorza, 1994), configurando un sistema a doppia dimensionalità perfettamente coerente e funzionale. Va da sé che lo sviluppo del transshipment trascina sviluppi dei porti di ambiti territoriali minori che alimentano altresì servizi terrestri di trasporto su specifici segmenti appartenenti a filiere trasportistiche circoscritte, come ad esempio per quanto riguarda Gioia Tauro il notevole incremento del trasporto merci su ferro, sulla filiera Salerno-Marcianise-Napoli-Nola-Maddaloni e si spera l'air-cargo sull'aeroporto di Grazzanise.

4 Servizi portuali per navi ultra-avanzate

Tornando allo scenario di avamare, si riscontra una monumentale offerta con caratteristiche da "tuttogrande" che non può prescindere da intese tra vettori di primo livello per lo scambio di spazi cellulari a bordo (slot agreements) o addirittura consorzi tra vettori ed operatori multimodali con effetti sulla più omogenea utilizzazione del parco nautico.

Una prima conseguenza dell'affermazione del transshipment è la specializzazione portuale: da un lato il porto hub (letteralmente mozzo di ruota) scalato da navi madri, dall'altro porti feeder ubicati nel sistema distributivo-produttivo. Nell'area mediterranea il transshipment trova un suo naturale sbocco, cioè i vantaggi dello S.S.S. (COM (94) 106), le differenze di attrattività risultano proprio dai costi per l'utenza portuale cioè diversità nelle forme organizzative e nel quadro normativo istituzionale che nelle filiere trasportistiche del Nord-Europa privilegia storicamente l'impreditorialità mentre ancora nella portualità mediterranea permangono ostacoli di tipo pubblico e burocratico, cioè una competizione portuale ad armi impari tra innovazione e conservazione. Ma contro questo dualismo insorgono significativi esempi nelle filiere trasportistiche meridionali che riconducono almeno in parte il vantaggio competitivo ai porti del southern-range in relazione all'avvio di attività logistiche.

Una linea ideale di demarcazione tra le due aree di influenza,

corrispondenti ad altrettanti bacini di utenza portuale, può essere la direttrice mittleuropea da Budapest a Digione. E così che merci destinate ad aree adiacenti a porti mediterranei tendono ad entrarvi da porti olandesi, belgi o tedeschi. Se ciò appare coerente per i traffici del Nord-America, risultando eguali le distanze, ciò non è per i traffici interessanti l'estremo oriente che scegliendo i porti mediterranei risparmiano un prolungamento di itinerario pari mediamente ad una settimana. Tuttavia i vantaggi risiedono nel minore costo globale del ciclo produttivo del trasporto che include i costi portuali ed i costi dei cicli terrestri. Ciò spiega almeno in parte la scelta dei servizi cosiddetti around-world che hanno trascurato l'area mediterranea con il risultato che circa venti gruppi armatoriali produttori di servizi giramondo si servono del northern-range. Per l'Italia circa un terzo di TEUS che la interessano transitano dai porti nord-europei.

Anche da qui la potenzialità competitiva della portualità mediterranea supportata altresì più a sud dal nuovo scenario della trasversalità volto a modificare i rapporti di forza per il fatto che il fattore orientale spinge il baricentro dei traffici verso mediterraneo e Mar Nero con paralleli vantaggi per i porti nord-africani, adriatici e del Mar Nero.

In definitiva si tratta almeno di non farsi sottrarre quote di traffico fruitrici in maniera ottimale di queste filiere trasportistiche. Allo stato, sulla rotta Far-East-Europa si assiste ad una crescita esponenziale di merci containerizzate con navi che raggiungono la capacità di 6.000 TEUS.

Nei porti mediterranei il traffico di contenitori ammonta nel 1998 a circa 14 milioni di TEUS di cui circa 4 milioni in transshipment come risulta dalla seguente tabella 1.

L'obiettivo è in prospettiva un rapporto di 40% e 60% di traffico tra i due sistemi portuali in competizione come del resto risulta dalle previsioni dell'Ocean Shipping Consultants che assegnano al transshipment mediterraneo al 2008 circa 10 milioni di TEUS. Il dualismo emerge nettamente dal grafico che mette a confronto i due sistemi portuali europei, ed inoltre fa intravedere altresì come solo il consolidamento della logistica nel trasporto intermodale e combinato possa finalmente sconfiggere il dominio del tutto-strada.

	1995	1996	1997	1998 (*)
Gioia Tauro (1)	16	572	1.449	2.125
Algeciras (1)	1.154	1.307	1.537	1.826
Genova	615	826	1.180	1.266
Barcellona	689	767	950	1.095
Valencia	672	710	790	1.006
Malta (1)	514	595	662	900 (2)
Pireo (1)	600	575	684	900
Haifa	524	548	669	834
La Spezia	965	871	616	732
Marsiglia	499	548	620	660
Damietta (1)	570	585	604	650 (2)
Livorno	424	417	501	535
Ashdod	344	393	400	364
Napoli	235	246	299	320
Salerno	174	190	202	208
Venezia	128	167	212	206
Trieste	150	178	204	174
Ravenna	193	191	188	173
Totale	8.646	9.868	11.767	13.974

(*) dati provvisori

(1) scali di transshipment

(2) dati stimati

Fonte: diverse

Tabella 1. Containers movimentati nei principali porti mediterranei. Dal 1995 al 1998 (migliaia di TEUS)

Le tabelle 2 e 3 mostrano la produttività dei principali porti europei che si riflette sulle tariffe e quindi sul costo globale per tonnellata, inoltre il gioco di scala delle grandi dimensioni concatenate (naviglio, hub e strutture) ha modificato l'offerta e la produttività di un singolo porto nel confronto tra navi madri che in media risultano di 4.000 TEUS e navi feeder che in media raggiungono i 2.000 TEUS (Calcagnini, 1995; Cascinelli, 1995). Questi attestamenti dimensionali costringono a modificare le facilities portuali attraverso funzioni specialistiche e di liberalizzazione. Cioè il porto visto come punto-nodo centrale della catena logistica. Accanto al gigantismo navale si afferma la velocità del ciclo portuale, cioè il complesso di attività specializzate prodotte da imprese autonome ma legate in filiera, per meglio produrre i servizi terminali, cioè le operazioni di arrivo e partenza della nave, quelle di imbarco e scarico della merce e quelli più propriamente terminali di stoccaggio e di inoltramento effettuate da imprese terminaliste o da multi-modal operatori (Battistini, 1993; Monden, 1986).

Nell'organizzazione di impianti di sistemi a rete quindi l'inefficienza di un solo segmento si traduce in disservizio dell'intera rete evidenziando rigidità che trovano nel porto il focal-point della catena logistica e delle filiere trasportistiche. In tale quadro il transshipment dei porti del southern-range si attesterà sempre più su accordi che legheranno i terminali portuali ai vettori specializzati in una competizione sempre più accesa. Da qui le preoccupazioni sul futuro di Gioia Tauro che potrebbe essere strumentalizzato per ridurre la competizione. Questa preoccupazione potrà essere espressa in un apposito documento finale della nostra Società degli Economisti dei Trasporti da inoltrare alle Autorità Antitrust a livello nazionale ed europeo.

Porti	Numero di contenitori per ora		Movimentati da ciascuna gru per anno		Gru durata ora/anno
	medio	massimo	medio	massimo	
Amburgo	25	30	175	205	7,6
Rotterdam	25	30	180	220	7,8
Anversa	30	35	210	228	7,3
Gioia Tauro	23	29	150	180	7,1
LeHavre	25	28	150	180	6,0
Marsiglia	22	28	150	280	7,0
Genova	15	25	100	160	6,5
Napoli	14	20	80	100	6,5
Venezia	20	25	100	175	7,0
Trieste	14	28	90	180	6,5
Pireo	12	20	90	120	7,1

Fonte: Marconsult (1998)

Tabella 2.
Produttività della movimentazione dei contenitori (anno 1998)

Porti	Indice dei costi totali (per viaggio e contenitore; \$)
Anversa	125
Rotterdam	155
LeHavre	173
Pireo (esportazione)	187
Marsiglia	188
Amburgo	188
Gioia Tauro	193
Napoli	225
Venezia	249
Trieste	263
Genova	270

Fonte: Marconsult (1998)

Tabella 3.
Indice dei costi della movimentazione dei contenitori (anno 1998)

5 Concorrenza ed alleanze tra porti ed industria armatoriale

Il rilevamento delle infrastrutture portuali e l'avvento di filiere trasportistiche (si vede l'esperienza del parco tecnologico di Rotterdam a supporto della logistica) consente di garantire servizi più efficienti con investimenti più redditizi anche in presenza di rischi over-capacity. D'altra parte, lo sviluppo di reti integrate a livello europeo basate sulla unitizzazione dei carichi, accanto all'integrazione del mercato europeo ed ai mutamenti tecnologici, hanno portato ad una maggiore competizione interportuale dove si intrecciano efficienza, posizione geografica rispetto alle rotte, e condizioni più vantaggiose di offerta di servizi. Cioè i porti intesi come "città dell'economia marittima" (Maggiore, 1998; Marchese, 1967; Marchese, 1996; Marchese, 1994).

Dalla prima metà degli anni '90 esplose il traffico unitizzato che, dopo un lieve rallentamento dei tassi di crescita, raggiunge una punta nel 1998 di oltre 160 milioni di TEUS a livello mondiale, come risulta dalla tabella 4. In questo quadro oltre la metà del traffico è appannaggio dell'estremo oriente ed il Mediterraneo a scala mondiale non supera l'8% rispetto al 15% circa dell'Europa Atlantica, come risulta dalle tabelle 5 e 6. Nel confronto tra i primi 100 porti a scala mondiale, gli Stati Uniti mantengono un primato mondiale, la Cina con Hong-Kong incluso, si posiziona appena dopo, in Europa, primeggiano i Paesi Bassi e solo 14° risulta l'Italia, sebbene con i suoi 3,8 milioni di TEUS essa si posiziona al 10° posto nella portualità complessiva.

Anno	Primi 100 porti	Totale (*)
1994	107,6	118,4
1995	118,4	130,2
1996	128,8	141,7
1997	138,4	152,2
1998	148,2	163,1

Fonte: elaborazioni su dati Cargo Systems

(*) Il traffico totale è stimato in ragione di un incremento del 10% rispetto al traffico rilevato nei principali 100 porti

Tabella 4.
Traffico container nel mondo (TEUS milioni)

Aree geografiche	Incidenza percentuale
Asia-Estremo Oriente	50,29%
Nord America	18,07%
Europa Atlantica	15,26%
Mediterraneo	7,87%
Medio Oriente	3,95%
America Latina	1,98%
Australia	1,60%
Africa	0,98%
Totale	100,00%

Fonte: elaborazioni Metis da Cargp Systems

Tabella 5. Quote di traffico container per aree geografiche. 1996 (primi 100 porti)

Paese	TEUS
USA	21,348,493
Hong Kong	13,410,000
Singapore	12,950,000
Giappone	10,488,062
Taiwan	7,832,048
Paesi Bassi	5,000,000
Corea del Sud	4,725,206
Cina	4,720,919
Germania	4,599,698
Gran Bretagna	4,028,783
EAU	3,511,054
Spagna	3,420,435
Belgio	3,207,081
Italia	2,667,852
Malaysia	2,232,655
Tailandia	2,052,299
Filippine	1,918,000
Indonesia	1,905,557
Canada	1,860,530
Australia	1,632,461

Fonte: elaborazioni Metis da Cargp Systems

Tabella 6. Quote di traffico container per paese. 1996 (primi 100 porti)

Con riferimento alle rotte, la Evergreen produce servizi around-world attraverso Panama, mentre altre compagnie adottano il modello a "pendolum" con specializzazione nei traffici orizzontali con itinerari con andata e ritorno lungo tre direttrici dominanti: Estremo oriente - nord America (costa occidentale) con il 42% del traffico; Europa - Estremo Oriente con il 34% del traffico; Europa - nord America (costa orientale) con il 24% del traffico, come esposto in tabella 7 che riporta anche le previsioni OECD al 2005.

	1984	1991	1995	2005 (*)
Estremo Oriente/Nord America (costa occidentale)	41%	41%	41%	41%
Europa/Estremo Oriente	19%	19%	19%	19%
Europa/Nord America (costa orientale)	40%	40%	40%	40%
Totale	100%	100%	100%	100%

(*) Previsioni OECD

Fonte: Metis

Tabella 7.

Traffico container per direttrice di traffico 1984,1991,1995,2005 (*)

Lo scenario del gigantismo navale e portuale impone tali rigidità da prevedere l'ulteriore rafforzamento del transhipment con il parallelo sviluppo del feederaggio, ciò ha comportato e comporta continue alleanze, fusioni e rilevamenti tra gruppi armatoriali con capacità medie vicine ai 200.000 TEUS, come mostrato dalle tavole allegate. In questa ottica il rischio tuttavia è dato da un eccesso di capacità di offerta con negative ricadute sulle tariffe che porteranno in un prossimo futuro ad ulteriori accorpamenti con poco più di dieci grandi gruppi. Con tassi medi annui di crescita previsti nel prossimo decennio intorno al 5% si potrà raggiungere, se non vi saranno distorsioni nel mercato, un equilibrio tra porti del nord e del sud Europa e, con riferimento all'Italia, tra porti dell'alto e del basso Tirreno.

6 Lo Short Sea Shipping (S.S.S.)

Nel 1995 la Commissione Europea ha prodotto un documento dal titolo: "Lo sviluppo del Trasporto marittimo a corto raggio in Europa: sfide e prospettive al fine del riassetto dei traffici gomma-mare per una mobilità sostenibile". Inoltre, con il Libro Bianco si affinano ulteriormente gli orientamenti della Politica Comune dei Trasporti (COM (95) 317).

La tabella 1 mostra la serie statistica relativa ai porti nodo che fa intuire un aumento della competizione tra i porti, determinato dalle scelte dei gruppi armatoriali a monte, nella gestione diretta dei terminali a valle, cosicché si può affermare che ad un incremento del traffico hub aumenterà più che proporzionalmente il traffico feeder che potrà attestarsi a tassi medi di crescita tra il 6% e l'8% annuo nel breve-medio periodo. Al limite uno o due porti hub ed una pluralità di porti feeder con una parallela concorrenza tra porti relativi a sistemi regionali ed un aumento delle prestazioni delle navi feeder che potranno riguardare l'alta velocità, cioè un mercato decisamente in espansione anche rispetto allo sviluppo dei porti hub. A livello internazionale dovremmo quindi aspettarci una maggiore competizione che finirà col penalizzare i porti non in grado di rinnovarsi ed attrezzarsi rimanendo così in una posizione periferica e subalterna, ed il gioco della concorrenza potrebbe nascondere interessi ben più imponenti che decisamente sovrastano le singole politiche in un quadro difficilmente controllabile. Da questo punto di vista la prospettiva dello scenario trasversalistico appare più debole e rappresentare per i porti sud del Mediterraneo a un'ulteriore occasione mancata.

Nei recenti orientamenti dell'Unione Europea il termine

cabotaggio viene inteso quale breve-medio raggio nei segmenti mare-terra, ed in parte anche il segmento aereo. Questa politica si è in gran parte identificata nello Short Sea Shipping cioè nel complesso di scambi commerciali in acque ed aree periferiche in un rapporto evolutivo tra i 15 ed il resto dell'Europa. Ed accanto all'efficienza derivata dalla privatizzazione dei porti lo S.S.S. può contribuire decisamente alla decongestione del traffico stradale (Confindustria, 1993; Musso, 1987; Sgarro, 1989; Del Viscovo, 1985; Marchese, 1967; Forte, 1978).

La trasversalità emergente come principale fattore di crescita del sistema dei trasporti sulla direttrice del southern-range Mediterraneo - Mar Nero viene confermata dal quadro statistico degli ultimi anni relativo ai diversi porti italiani (tabelle 8, 9 e 10).

Infine, i circuiti a rete e/o a sub-rete di redistribuzione dei traffici, rivestono un ruolo geografico che comincia a delinearci nettamente: il circuito dei porti nord-tirrenici con Marsiglia, Barcellona e Genova, una seconda rete con i porti del Mediterraneo sud-occidentale interessanti l'area del Maghreb, un fascio di rotte che si dirama da Trieste sull'Adriatico verso i porti orientali; una fascia strategica imperniata su Gioia Tauro e Malta.

	Rinfuse solide (x1000)	Merci varie (x1000)	Totale tonnellate (x1000)	TEUS (n.°)	Passeggeri (n.°)
Savona-Vado	3.408	1.268	4.676	20.081	13.389
Genova	8.337	12.770	21.107	825.752	2.467.025
La Spezia	2.073	8.251	10.334	871.100	185.794
Marina di Carrara	605	2.319	2.924	947	-
Livorno	750	9.436	10.186	416.662	1.179.362
Piombino (1)	3.964	2.945	6.909	-	1.911.115
Civitavecchia	891	3.624	4.515	1.039	2.055.347
Napoli	4.177	2.266	6.443	246.206	6.332.352
Salerno	592	3.187	3.779	190.032	205.122
Gioia Tauro	-	6.358	6.358	571.951	-
Taranto	27.214	-	27.214	-	1.189
Brindisi	1.757	-	1.757	-	1.053.308
Bari	725	1.013	1.738	1.770	697.844
Ancona	1.652	2.010	3.662	44.792	869.795
Ravenna	6.064	4.384	10.448	190.784	-
Chioggia	564	1.077	1.641	479	-
Venezia	7.338	4.108	11.446	166.947	529.720
Monfalcone	1.358	1.192	2.550	399	-
Trieste	6.226	4.824	11.050	176.939	142.995
Messina	115	-	115	-	11.200.867
Catania	221	1.287	1.508	4.043	123.468
Augusta	451	47	498	6	-
Palermo	136	4.533	4.669	30.759	1.041.696
Cagliari-Sarroch	3.433	277	3.710	24.450	525.004
Totale	82.051	77.176	159.227	3.785.098	30.535.392

(1) - Dato stimato

Fonte: Diverse (Autorità Portuali, Capitanerie di Porto, Az. Spec.)

Tabella 8.

Traffici nei principali porti italiani (rinfuse liquide escluse) 1996

	Rinfuse solide (x1000)	Merci varie (x1000)	Totale tonnellate (x1000)	TEUS (n.°)	Passeggeri (n.°)
Savona-Vado	3.015	1.313	4.328	13.465	93.333
Genova	8.922	16.651	25.573	1.179.954	2.433.263
La Spezia	1.852	6.583	8.415	615.604	54.678
Marina di Carrara	681	2.333	3.014	2.369	-
Livorno	733	10.428	11.160	501.146	1.480.000
Piombino	4.385	1.432	5.817	-	2.644.690
Civitavecchia	1.209	3.890	5.099	5.546	2.223.979
Napoli	3.992	2.497	6.489	299.144	6.856.334
Salerno	707	3.420	4.127	201.680	253.238
Gioia Tauro	-	15.897	15.897	1.448.531	-
Taranto	28.475	-	28.475	-	-
Brindisi	1.696	-	1.696	-	1.025.215
Bari	752	959	1.711	3.275	644.824
Ancona	1.780	2.216	3.996	69.117	892.262
Ravenna	6.549	5.003	11.552	188.223	-
Chioggia	568	980	1.548	438	-
Venezia	6.745	4.902	11.647	211.969	601.565
Monfalcone	1.381	1.242	2.603	406	-
Trieste	4.180	5.482	9.662	204.318	170.460
Messina	187	-	187	-	11.280.748
Catania	197	1.658	1.855	8.858	194.031
Augusta	236	340	576	-	-
Palermo	410	4.305	4.715	25.095	1.008.765
Cagliari-Sarroch	3.833	288	4.121	25.485	479.254
Totale	82.465	91.799	174.263	5.004.623	32.336.639

Fonte: Diverse (Autorità Portuali, Capitanerie di Porto, Az. Spec.)

Tabella 9.

Traffici nei principali porti italiani (rinfuse liquide escluse) 1997

	Rinfuse solide (x1000)	Merci varie (x1000)	Totale tonnellate (x1000)	TEUS (n.°)	Passeggeri (n.°)
Savona-Vado	3.266	1.868	5.134	14.495	459.908
Genova	9.108	18.640	27.748	1.265.593	2.210.769
La Spezia	2.068	8.351	10.419	731.882	40.000
Marina di Carrara	-	3.157	3.157	2.600	-
Livorno	784	11.445	12.229	535.490	1.481.061
Piombino	4.168	1.949	6.117	-	3.074.504
Civitavecchia	1.487	3.992	5.479	8.831	2.030.529
Napoli	3.910	3.682	7.592	319.686	7.425.000
Salerno	779	4.448	5.227	207.927	248.792
Gioia Tauro	-	16.200	16.200	2.215.000	-
Taranto	19.846	12.701	32.547	1.297	994.430
Brindisi	1.972	-	1.972	1.202	855.469
Bari	706	1.039	1.745	1.445	991.416
Ancona	2.088	2.680	4.768	75.066	3.523
Ravenna	7.273	5.821	13.094	172.524	-
Chioggia	369	730	1.099	17	-
Venezia	7.455	5.340	12.795	206.389	759.204
Monfalcone	1.455	1.260	2.715	321	79
Trieste	4.474	5.801	10.275	174.080	179.079
Messina	186	-	186	-	10.958.121
Catania	150	2.261	2.411	13.693	49.169
Augusta	830	74	904	-	-
Palermo	489	3.938	4.427	20.459	1.074.013
Cagliari-Sarroch	3.982	289	4.271	25.626	496.192
Totale	76.845	115.666	192.511	5.903.623	33.331.258

Fonte: Diverse (Autorità Portuali, Capitanerie di Porto, Az. Spec.)

Tabella 10. Traffici nei principali porti italiani (rinfuse liquide escluse) 1998 (1) dati parziali

BIBLIOGRAFIA

BATTISTINI, A E CAZZANIGA FRANCESETTI, D (1993) *Porti e traffici nel mercato globale*, Ets Pisa.

CALCAGNINI, E (1995) *Strutture gestionali dei porti ed utilizzazione degli spazi portuali*, XXVI Corso Internazionale ISTIEE, Trieste, 4-9 IX 1995.

CASCINELLI, R (1995) Sistemi gestionali e spazi portuali. *Studi Marittimi* n.48 -ANNO XVIII.

CNEL (1980) *Osservazioni e proposte su alcuni attuali problemi concernenti porti marittimi nazionali*, Assemblea 29-30/04/1980 n.175/122, Roma.

COM (94) 106 def, *Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione Europea sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti*, Gazzetta ufficiale delle Comunità europee, N. C220/1 220/01) - 94/1998 (COD).

COM (95) 691 def, *Libro verde della Commissione, Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti marittimi - strategie di intervento per l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti nella CEE*, Green Paper, 20.12. 1995.

COM (95) 317 def, *Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa: sfide e prospettive*, 05.07.19.

COM (97) 678 *Libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime*, EUR-OP, 1997.

CONFINDUSTRIA (1993) *Considerazioni e proposte sui problemi portuali in Italia*, in *La riforma tradita*, a cura della CO.GE.SI.

DEL VISCOVO, M (1985) *Prospettive per il cabotaggio*, atti del convegno sul tema: "Verso una nuova organizzazione portuale", Istituto di geografia dell'Università di Venezia.

FORTE, E (1986) Autotrasporto e cabotaggio delle merci in Italia: necessità di un rilancio. *Studi di Economia e Politica dei Trasporti*, Rassegna annuale 1, Parma.

MAGGIORE, G (1998) Porti italiani a confronto. In *Relazione introduttiva alla Tavola Rotonda organizzata presso la Camera di Commercio di Napoli*, 17 febbraio 1998.

MARCHESE, U (1967) Aspetti economici nei trasporti marittimi di cabotaggio in Italia. *Studi Marittimi*, ottobre 1967.

MARCHESE, U (1996a) *Lineamenti e problemi di Economia dei Trasporti*. Genova: ECIG.

MARCHESE, U (1996b) Innovazioni, alte velocità, trasporti marittimi. *Studi Marittimi*, N.49 - ANNO XIX.

MARCHESE, U (1994) Trasporti e politica regionale della Comunità Europea. *Studi Marittimi*, n.46, 1994;

MONDEN, Y (1986) *Produzione just in time, Come si progetta e si realizza*. Torino: Isedi.

MUSSO, E (1987) Possibilità del cabotaggio in Italia. *Trasporti* n.51/1987.

SCORZA, A (1994) Scenari di sviluppo dei porti Mediterranei: l'opzione del transhipment. *Studi Marittimi*, N 46 -ANNO XVII.

SGARRO, F P (1989) In tema di cabotaggio marittimo in Italia. *Trasporti* n.30/1989.