

In merito agli andamenti di volume, suddividendo le aziende per dimensione di traffico (Figura 39), tra i primi tre interporti europei quello italiano sia l'unico a presentare un andamento decrescente. Nonostante la crisi abbia influito negativamente su tutti i siti considerati, l'interporto di Cemat non appare ancora essersi ripreso, mentre i suoi principali competitor in termini di volumi presentano traffici superiori ai livelli pre-crisi. Migliore è stata la performance dell'altro grande interporto italiano, Alpe Adria, che, pur avendo perso circa l'1% rispetto al 2007, è dal 2010 in una fase di decisa ripresa, superato nel suo segmento dimensionale solo dall'interporto francese Naviland Cargo.

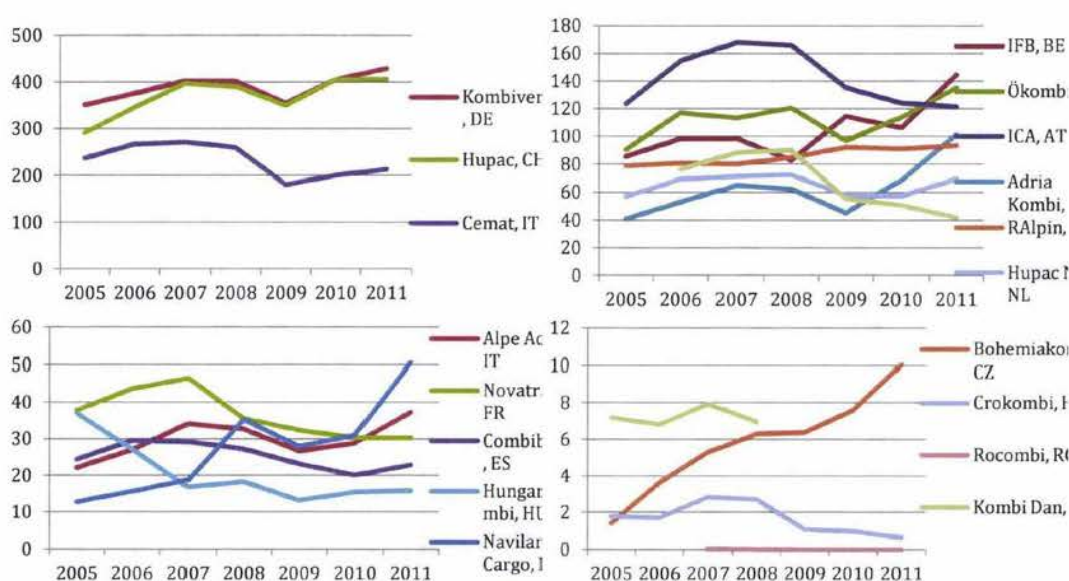


Figura 39. Trend del CT in migliaia di spedizioni operate dai membri di UIRR. I grafici sono divisi per dimensione in modo da confrontare aziende comparabili.

Fonte: UIRR 2013

6.2 Il settore interportuale italiano

I volumi movimentati sono cresciuti negli ultimi anni (con l'eccezione del periodo relativo alla crisi globale del 2009). Il sistema interportuale ha sviluppato nel 2011 un volume di traffico merci equivalente a oltre 1,7 mln di TEU, movimentando per ferrovia poco meno di 1 mln di UTI (Unità di Trasporto Intermodale: container, casse mobili e semirimorchi).⁵⁸

In generale, la situazione italiana è caratterizzata da una certa eterogeneità in quanto nel sistema convivono interporti con un'elevata densità di aree adibite a magazzini, con altri caratterizzati da minore presenza logistica, interporti con elevati volumi di traffico intermodale e ferroviario e interporti in cui l'attenzione è rivolta principalmente al traffico gomma-gomma.

La rete interportuale italiana associata a UIR è composta da 24 strutture, di cui 14 al Nord, 5 al Centro e 5 al Sud (Tabella 39).

⁵⁸ La principale fonte di informazioni è il Rapporto UIR (2012) su "Il sistema degli Interporti italiani nel 2011". UIR è l'Unione degli Interporti Riuniti, l'associazione italiana di riferimento per gli interporti e conta tra i suoi membri 24 terminal/hub di interscambio. Maggiori dettagli su <http://www.unioneinterportiuniti.org/>.

CIM Novara	Interporto di Cervignano del Friuli
SITo Torino	Interporto della Toscana Centrale
Interporto di Rivalta Scrivia	Interporto Amerigo Vespucci
Interporto di Vado	Interporto delle Marche
CePIM – Interporto di Parma	Interporto Val Pescara SpA, Interp.
Interporto di Bologna	Interporto Sud Europa
Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero	Interporto Campano
Interporto Quadrante Europa	Interporto della Puglia.
Interporto di Rovigo	Società Interporti Siciliani SpA*
Interporto Padova	Società Interportuale Frosinone SpA*
Portogruaro Interporto	Polo Logistico Integrato di Mortara
Interporto di Venezia SpA*	Interporto Centro Italia Orte SpA*

*Interporti che non hanno partecipato all'indagine UIR 2012

Tabella 39: Associati UIR

Le aree interportuali principali sono localizzate in corrispondenza delle grandi vie di comunicazione e lungo i corridoi europei dove si snodano le maggiori direttrici dei traffici ferroviari e stradali. Ciò determina una polarizzazione nel Nord Italia sebbene siano assenti grandi terminal in prossimità di Milano e in Lombardia (e analogamente nel Lazio), bacino di domanda potenziale di servizi logistici molto rilevante. Uno dei motivi di tale situazione potrebbe essere collegato ad una maggiore frammentazione delle attività contestualmente alla concorrenza tra numerosi hub minori di proprietà privata.

Gli interporti su territorio italiano si dispiegano lungo i percorsi paneuropei 1 Baltico-Adriatico, 3 Mediterraneo, 5 Helsinki-La Valletta e 6 Genova-Rotterdam.

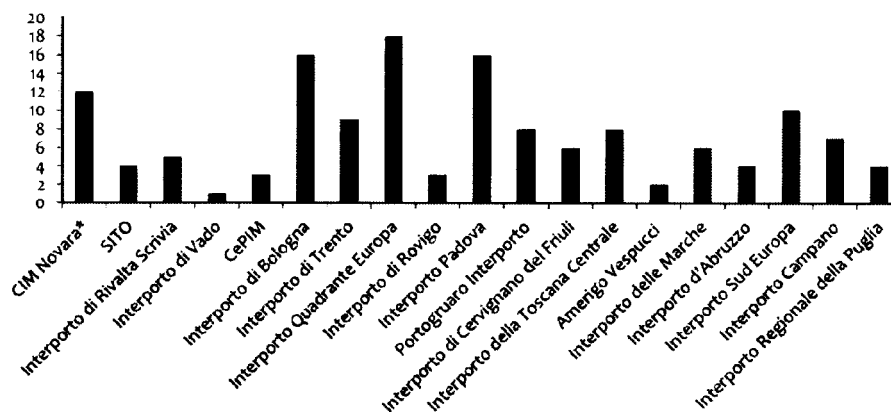
Il rapporto UIR (2012) esamina le superfici degli interporti per determinarne le dimensioni e le potenzialità di crescita. Su 19 interporti oggetto dell'indagine sono distinti:

- 8 grandi interporti che superano il milione di metri quadri e rappresentano il 74% delle aree infrastrutturate totali;
- 3 interporti di medie dimensioni con un'area compresa tra il milione e i 600.000 metri quadri (13% del totale);
- 8 interporti minori sotto i 600.000 metri quadri (13% del totale).

Le infrastrutture di maggiori dimensioni sono tutte localizzate al Nord Italia (S.I.To, Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa e Interporto Padova), con l'eccezione dei due interporti campani (Interporto Sud Europa e Interporto Campano). In particolare le strutture del Nord Italia rappresentano da sole il 70% del totale delle aree infrastrutturate, quelle del Centro il 10% e quelle del Sud il restante 20%.

La presenza di stazioni ferroviarie e di binari in numerosità diversa determina alcune distinzioni tra i vari interporti italiani. Tra gli interporti oggetto di indagine, 5 hanno al loro interno terminal ferroviari di dimensioni elevate (Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova e Interporto Campano); per questi le aree intermodali superano i 200.000 mq. Confrontando le aree interportuali coperte dai terminal si può inoltre notare come i due interporti di Portogruaro e di Cervignano del Friuli siano quelli in cui la presenza terminalistica è maggiore, rispettivamente con il 67% e il 46%. Anche il CIM di Novara è caratterizzato a livello infrastrutturale da una forte componente terminalistica, pari al 26% (escluso il terminal esterno all'area interportuale). Tutti gli altri interporti hanno invece un'incidenza dell'area dei terminal compresa tra il 12% e il 21%, ad eccezione di S.I.To., CePIM – Interporto di Parma, Interporto Quadrante Europa, Interporto d'Abruzzo e Interporto Regionale della Puglia, per i quali la percentuale scende sotto il 10%.

Un'altra indicazione riguardo il CT strada-rotaia deriva dal numero di binari carico-scarico nel terminal (Figura 40).



*Per CIM Novara sono considerati anche i binari del terminal Novara-Boschetto

Figura 40: Numero di binari carico-scarico

Fonte: UIR 2012

Un terzo parametro per valutare la funzionalità intermodale degli interporti è la lunghezza massima del treno ricevibile senza essere spezzato. Tre interporti riescono ad accogliere treni con una lunghezza massima di 750 m: Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna e Interporto Campano. La maggior parte degli interporti può ricevere treni con una lunghezza massima compresa tra 550 m e 650 m, mentre 6 interporti (Interporto di Vado, CePIM – Interporto di Parma, Interporto di Rovigo, Interporto di Cervignano del Friuli e Interporto delle Marche) hanno tale limite inferiore o uguale a 500 m.

Ulteriore dato è la presenza di una stazione grazie alla quale il terminal si raccorda alla linea: essa può essere interna o esterna all'area interportuale. In Italia, gli interporti che dispongono di una stazione interna sono 7: Interporto di Bologna, Quadrante Europa, Padova, Rivalta Scrivia, Trento, della Toscana Centrale e Campano. A questi si aggiungono S.I.To. e Interporto Sud Europa che hanno una stazione esterna ma adiacente alla struttura terminalistica.

Il traffico intermodale è concentrato principalmente in alcuni interporti: CIM di Novara, Interporto di Rivalta Scrivia, Interporto di Bologna, Interporto di Trento, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova e Interporto Campano. Queste strutture presentano un numero di UTI movimentate compreso tra 35.000 (Interporto Campano) e 300.000 (Interporto Quadrante Europa). Gli altri interporti presentano invece livelli di movimentazione inferiori a 16.000 UTI annui e alcuni non presentano nessuna attività (Interporto di Vado e Interporto d'Abruzzo). Il Nord Italia, in particolare Piemonte e Nord-Est, è l'area che privilegia il traffico intermodale, per effetto della maggiore densità del traffico ferroviario merci.

Per quel che concerne altri tipi di intermodalità o transmodalità su differenti o sullo stesso tipo di trasporto, il rapporto UIR identifica il solo interporto di Rovigo tra gli associati che hanno partecipato all'indagine come terminal che dispone di dotazioni per il CT che coinvolge vie marittime e fluviali. Per quanto riguarda il traffico "gomma-gomma", su 19 aree interportuali oggetto di analisi solo in 15 casi gli enti di gestione sono stati in grado di fornire dei dati che tuttavia risultano poco utili sul piano dell'analisi complessiva del sistema interportuale per effetto della particolare disomogeneità.

Inoltre è da sottolineare come siano solo sei gli interporti con una presenza di magazzini per merci surgelate o a temperatura controllata: S.I.To., CePIM – Interporto di Parma, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante, Interporto Padova Europa e Interporto Campano.

Infine, tra i rispondenti si segnala l'interporto di S.I.To per la presenza di automatismi e ITS per il tracking con una rete di sensori magnometrici wireless dislocati all'interno della rete stradale dell'interporto, in modo da intercettare tutto il traffico in uscita e in entrata, suddividere i transiti in base alla lunghezza del mezzo transitante e analizzare il flusso veicolare all'interno dell'area. A questo sistema si sta inoltre valutando di aggiungere il sistema Weight in Motion (WIM), costituito da sensori in grado di ricavare il carico statico dei veicoli in transito in tempo reale.

Il Ministero infrastrutture e trasporti ha adottato nel 2012 un decreto in linea con le direttive comunitarie per favorire lo sviluppo degli ITS sul territorio italiano⁵⁹. Tra le varie azioni il Ministero intende costituire una piattaforma telematica nazionale per favorire l'interoperabilità e la compatibilità tra ITS nazionali e analoghi sistemi in ambito comunitario (Federtrasporto, 2013). La piattaforma UIRNet⁶⁰ è stata indicata come soggetto unico per l'attuazione di tale scopo (legge di Stabilità 2013, L 228/2012, art.1, c. 211). La piattaforma si prenderà carico della gestione informatica della rete logistica nazionale a cui si collegano le piattaforme ITS locali, autonomamente sviluppate e rese compatibili, di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche.

Alcuni aspetti che determinano criticità ma anche potenzialità di crescita e miglioramento per il sistema di interporti in Italia sono i seguenti:

- Concentrazione delle attività. Gran parte delle attività si concentrano nel Nord Italia a causa della presenza degli incroci di diversi corridoi per il traffico merci europeo. Due interporti, S.I.To. (1.050.000 mq utilizzati) e Interporto di Rivalta Scrivia (835.000 mq), rappresentano da soli più del 30% delle infrastrutture logistiche del totale degli interporti osservati nello studio UIR (2012). Il restante 60% è suddiviso principalmente tra altri 5 interporti, con superfici logistiche superiori a 300.000 mq (CePIM – Interporto di Parma, da solo il 15% del totale, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova e Interporto Campano). Se da un lato ciò identifica dei poli di riferimento, dall'altro tuttavia evidenzia delle aree di criticità in un'ottica di diversificazione del rischio a livello nazionale.
- Connessione con ferrovie, porti, aeroporti e strade a causa delle problematiche di tipo intermodale. La scarsa connessione tra le varie reti di trasporto e le criticità e inefficienze all'interno di ciascuna di esse si riflette negativamente sul sistema interportuale italiano, riducendo i traffici merci transitanti per il territorio nazionale e aumentandone i costi e il livello e l'incertezza dei tempi di trasporto.

6.3 Aspetti di interesse regolatorio

6.3.1 Dotazione infrastrutturale e grado di utilizzo

Nel 2011, gli interporti italiani hanno esercitato le proprie funzioni utilizzando poco meno di 22 mln di mq di aree infrastrutturate, nonostante la disponibilità di circa 32 mln di mq di aree disponibili in base a diversi titoli giuridici (proprietà, locazione o concessione)⁶¹. Se ne deduce

⁵⁹ Direttiva 2010/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sul quadro generale per la diffusione dei trasporti intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. (GUUE 6.08.2010 L 207/1).

⁶⁰ Maggiori dettagli su <https://www.uirnet.it/uirnet/>.

⁶¹ Maggiori dettagli nello studio UIR (2012).

che vi è una capacità di espansione delle attività di ulteriori 10 milioni di mq complessivi (+46,9%). Tale analisi può essere svolta riportando per ciascun interporto le superfici infrastrutturate e le aree disponibili per l'espansione delle infrastrutture logistiche e terminalistiche (Figura 41). La retta a 45° riportata in figura evidenzia un'eguaglianza tra aree infrastrutturate e aree disponibili per l'attività interportuale; se ne deduce che gli interporti che sono collocati su tale linea utilizzano completamente la propria capacità produttiva, mentre chi sta sotto tale linea ha capacità produttiva inutilizzata. In questo contesto, gli interporti che presentano un minor utilizzo di capacità installata sono soprattutto l'Interporto di Bologna, il Quadrante Europa, l'Interporto di Rovigo, l'Interporto Sud Europa e l'Interporto Campano.

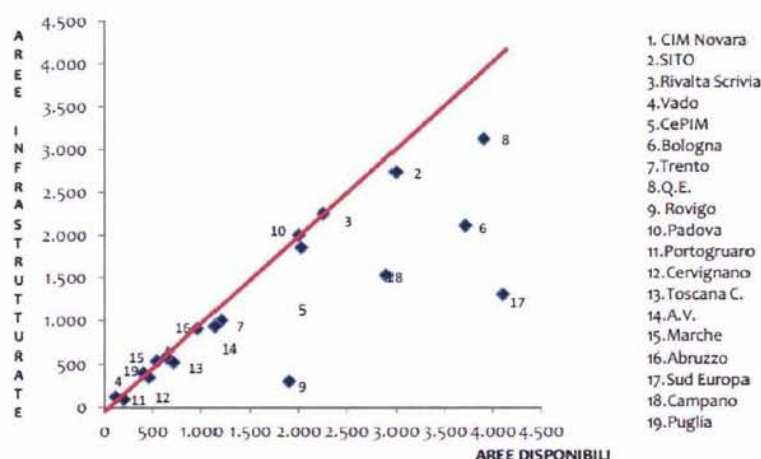


Figura 41: Rapporto tra aree disponibili e aree infrastrutturate negli Interporti italiani

Fonte: UIR, 2012

Alcuni interporti presentano peraltro delle potenzialità di ulteriore sviluppo grazie alla possibilità di incorporare nuove aree destinate all'attività interportuale, per le quali è necessaria l'acquisizione di un titolo giuridico per l'uso delle aree medesime (CIM Novara, CePIM, Interporto di Cervignano del Friuli, Interporto Amerigo Vespucci e Interporto delle Marche). Inoltre gli interporti italiani (principalmente l'Interporto di Bologna e l'Interporto Quadrante Europa) presentano una capacità di un'ulteriore espansione a medio-lungo termine di oltre 5 mln di mq (+16,6% rispetto alle aree disponibili e +71,3% rispetto alle aree infrastrutturate).

Il grado di utilizzazione dei terminal, misurato dal numero di coppie di treni intermodali movimentate per binario di carico-scarico presente all'interno del terminal, riporta valori eterogenei per gli interporti italiani: l'Interporto di Trento presenta un livello di utilizzo dei propri terminal molto elevato, seguito da CIM di Novara, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova, CePIM – Interporto di Parma, Rivalta Scrivia, Quadrante Europa, Bologna e Interporto Campano.

6.3.2 Finanziamento pubblico

Gli interporti sono strutture che, indipendentemente dalla prevalente partecipazione pubblica o privata della società cui fanno capo, svolgono una funzione di natura pubblica e di interesse generale. Promuovere l'intermodalità, favorendo lo spostamento del trasporto merci dalla strada verso soluzioni alternative, produce externalità positive sia sotto l'aspetto ambientale che per la sicurezza e la qualità della vita, giustificando un'azione economicamente incisiva delle istituzioni. Tale azione, in Italia, è stata avviata in maniera razionale e organica grazie alla legge

240/90, relativa agli “Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell’intermodalità”, a seguito della quale 24 interporti hanno stipulato una serie di convenzioni con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La Tabella 40 illustra la situazione, aggiornata al 31/12/2012, relativa ai finanziamenti statali agli interporti, evidenziando, per ciascun atto normativo di riferimento, i principali interventi convenzionati nonché lo stato di attuazione dei medesimi.

Interporti	Finanziam enti (mln euro)	Data Convenzione Atto Agg.vo	Data Inizio Lavori	Data Termine Lavori	Data Fine Lavori Effettiva /Prevista	Situazione Programma di Attuazione degli Interventi
Convenzioni 1992 ex 1° livello	Legge 240/90					
Bologna	29955	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Parma	17043	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Torino	27889	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Padova	31504	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Verona	32020	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Rivalta Scrivia	20658	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Livorno	25306	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Polo di Marcanise	15494	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Polo di Nola	15494	16/04/1992	-	-	-	Interventi conclusi
Atti Aggiuntivi ex 1° Livello	Legge 240/90					
Bologna	4803	23/07/1999				Interventi conclusi
Parma	3718	23/07/1999				Interventi conclusi
Torino	4858	23/07/1999				Interventi conclusi
Padova	7747	23/07/1999				Interventi conclusi
Verona	7747	23/07/1999	10/09/2002	31/12/2002	31/12/2005	Interventi conclusi
Rivalta Scrivia	2582	05/08/1999	31/05/2001	31/12/2002	-	Interventi conclusi
Livorno	2066	29/03/2000	14/05/2001	30/06/2001	30/06/2007	Interventi conclusi
Convenzioni ex 2° Livello	Legge 341/95					
Venezia	15494	29/03/2000	12/06/2001	30/06/2005	31/12/2006	Interventi conclusi
Termoli	4630	12/12/2002	12/05/2003	31/12/2005	-	Convenzione scaduta, lavori non iniziati
Frosinone	9243	22/05/2002	11/02/2003	31/12/2005	31/12/2011	Lavori in corso
Pescara	15494	20/11/2002	15/03/2003	28/09/2005	30/06/2008	Interventi conclusi

Interporti	Finanziamenti (mln euro)	Data Convenzione Atto Agg.vo	Data Inizio Lavori	Data Termine Lavori	Data Fine Lavori Effettiva	Situazione Programma di Attuazione degli Interventi
Legge 641/96						
Cervignano	15360	29/03/2000	12/06/2001	31/12/2002	30/06/2006	Interventi conclusi
Jesi	15583	29/03/2000	12/06/2001	31/12/2003	31/12/2008	Interventi conclusi
Tito	8460	30/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	30/06/2010	Convenzione scaduta, lavori non iniziati
Legge 240/90						
Vado Ligure	10906	05/05/2000	31/05/2001	31/12/2003	30/12/2012	Interventi conclusi
Novara	11034	26/03/2001	24/12/2001	31/12/2003	31/12/2009	Interventi conclusi
Pescara	8530	20/11/2002	15/03/2003	28/09/2004	30/06/2008	Interventi conclusi
Bari	10668	20/12/2001	11/02/2003	30/04/2004	31/10/2007	Interventi conclusi
Bergamo Montello	14429	10/12/2002	31/12/2005	31/08/2006	31/12/2011	Lavori in fase di aggiudicazione
Prato	24947	07/07/2000	31/05/2001	30/06/2006	31/12/2009	Interventi conclusi
Orte	14461	07/06/2002	11/02/2003	30/06/2005	31/12/2011	Lavori in corso
Atti Aggiuntivi ex 1°/2° Livello Legge 413/98						
Polo di Marcianise	21125	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	31/03/2008	Interventi conclusi
Polo di Nola	12910	27/12/2002	03/06/2003	30/06/2005	-	Interventi conclusi
Livorno	7745	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	31/12/2008	Interventi conclusi
Venezia	12950	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	30/06/2007	Interventi conclusi
Frosinone	1900	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	31/12/2010	Lavori non iniziati
Cervignano	3100	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2004	31/03/2006	Interventi conclusi
Jesi	4980	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2006	31/12/2008	Interventi conclusi
Vado Ligure	7500	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2006	31/12/2012	Lavori non iniziati a causa ritardo di quelli propedeutici dell'AP
Novara	16250	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2007	31/12/2010	Interventi conclusi
Bari	8300	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	30/06/2007	Interventi conclusi
Prato	2625	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	31/12/2009	Interventi conclusi
Orte	2575	27/12/2002	03/06/2003	31/12/2005	31/12/2011	Interventi conclusi
Convenzioni ex 2° livello Legge 135/97						
Battipaglia	7747	17/12/2003	-	31/12/2007	30/06/2011	Lavori in corso

Tabella 40. Finanziamenti statali di interporti distinti per atto normativo. Situazione degli interventi convenzionati al 31/12/2012

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nonostante l'obiettivo della legge 240/90 fosse l'entrata in funzione di tutto il sistema interportuale in un arco di tempo relativamente breve, soltanto 9 strutture – quasi tutte già attive in precedenza – sono state in grado di stipulare la convenzione, e percepire i relativi contributi, fin dal 1992. Si tratta degli interporti di Rivalta Scrivia, Verona, Bologna, Torino, Livorno, Padova, Parma, Nola e Marcianise: a favore di tali gestori sarebbe stata erogata una quota semestrale pari al 5% dell'importo della convenzione per un periodo di 15 anni (erogazione condizionata all'effettivo avanzamento dei lavori). La legge 240/90 ha avuto un ruolo fondamentale, per esempio, nel rilancio dell'Interporto di Rivalta Scrivia, che nell'aprile del

1989 era stato in gran parte distrutto a causa di un grave incendio: la legge ha consentito la ricostruzione dell'area e la realizzazione di infrastrutture adeguate alle esigenze di una logistica moderna.

Va comunque osservato che i contributi pubblici solitamente non coprono che una quota minoritaria degli investimenti necessari alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti.

A fronte di una spesa complessiva, al 2006, di 210,6 milioni di euro da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i 7 interporti del primo gruppo di firmatari per cui sono disponibili dati completi ed omogenei hanno realizzato un investimento totale pari a 712,5 milioni di euro: in pratica, ogni euro di contributi statali ha generato un effetto volano tale da attivare 3,4 euro di investimenti da parte dei soggetti economici, pubblici e privati, del territorio. Ancora è prematuro, invece, valutare l'impatto degli incentivi a favore dell'intermodalità sugli interporti che hanno stipulato una convenzione con il Ministero soltanto in un momento successivo.

7 Il settore portuale

Il settore marittimo riveste un ruolo di primaria importanza all'interno del sistema economico nazionale, con oltre 150 mila unità di lavoro nei soli comparti di trasporto marittimo e logistica portuale e un peso nel 2011 pari al 2,9% del PIL. A scopo comparativo, si consideri che tale dimensione risulta essere quasi doppia rispetto a quella del comparto tessile (1,5% del PIL) e del settore delle telecomunicazioni (1,6%), e tripla rispetto all'industria del legno, carta ed editoria (1%)⁶². Inoltre, il comparto portuale si caratterizza da un'elevata capacità di creare reddito e occupazione attraverso l'indotto (che comprende una varietà di settori, quali turismo, cantieristica, filiera ittica, industria estrattiva marina). Si calcolano 200 nuovi posti di lavoro nell'indotto ogni 100 occupati nel settore portuale e della logistica, e € 254-275 di spesa nel sistema ogni € 100 di investimenti⁶³.

Nel corso dell'ultimo ventennio, il settore è stato interessato da una serie di dinamiche, che hanno profondamente modificato la geografia dello shipping mondiale e le strategie adottate degli operatori.

In primo luogo, si è assistito all'affermazione dei porti del Far East come nuovi protagonisti del sistema portuale. Sono infatti cinesi otto dei dieci maggiori porti al mondo, insieme a Singapore e Rotterdam. Questo ha incrementato i volumi di traffico e l'importanza delle rotte tra estremo oriente ed europa.

Il settore è inoltre caratterizzato da rilevanti economie di scala, il cui sfruttamento ha portato alla diffusione dell'uso di container (o TEU, twenty-foot equivalent unit), che consentono una standardizzazione delle operazioni di movimentazione delle merci.

Il perseguimento delle economie di scala ha inoltre portato a una progressiva concentrazione del mercato delle compagnie di navigazione e all'aumento della dimensione media delle navi, con l'immissione sul mercato delle Super Post Panamax (da 8000-14000 TEU) e Ultra Large Container Ships (da 18000 TEU). Tali navi richiedono infrastrutture specifiche, in termini ad esempio di profondità di fondali e lunghezza banchine. Essendo gli scali americani e il canale di Panama non ancora adatti a servire navi di ultima generazione (almeno fino al termine dei lavori di adeguamento di Panama, la cui fine è prevista per il 2015), esse sono principalmente impiegate sulla rotta Asia-Europa attraverso Suez.

Per quanto attiene alle rotte di navigazione, le merci giungono in Europa dall'Asia attraverso una rotta "madre" (passante per il canale di Suez) sulle navi di maggiori dimensioni, che effettuano scalo in un numero limitato di porti, denominati hub di transhipment. In tali porti, le merci sono

⁶² Fonte: Unioncamere (2013), "Secondo Rapporto sull'Economia del Mare".

⁶³ Fonte: Rapporto Unicredit "Infrastrutture e Trasporti", maggio 2013.

trasferite su vettori di dimensione più ridotta diretti agli scali di destinazione finale (porti gateway).

La diversa natura degli scali gateway e di transhipment implica esigenze specifiche nelle rispettive infrastrutture: per gli scali gateway, sono di fondamentale rilevanza le strutture lato terra, e in particolare la presenza di efficienti centri logistici retroportuali e rapidi collegamenti con i mercati dell'entroterra; per gli hub di transhipment, sono necessarie avanzate infrastrutture lato mare in grado di ospitare imbarcazioni di grande dimensione. Inoltre, dal punto di vista economico, la lavorazione di un container, tipicamente effettuata negli scali gateway, ha una capacità di generare reddito e occupazione otto volte superiore al semplice trasbordo della merce tra navi, per la possibilità di aggiungere valore tramite le operazioni di sdoganamento, stoccaggio, lavorazione e distribuzione.

A livello di strutture portuali, i porti europei principali sono situati nel nord Europa (il cosiddetto *Northern Range*, comprendente, tra gli altri, i porti di Rotterdam, Amburgo e Anversa), che rappresenta il benchmark di settore e intercetta la maggior parte dei traffici provenienti dall'estremo oriente.

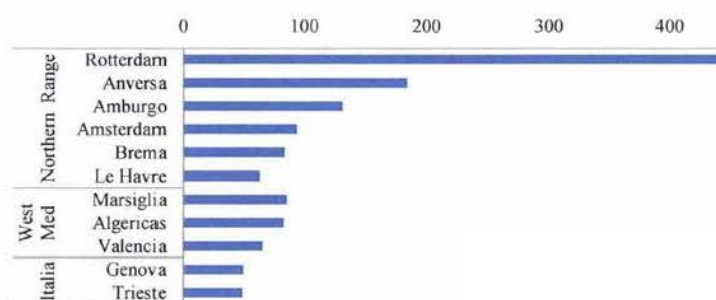
I più diretti concorrenti del sistema italiano sono però quelli situati all'interno del bacino del mediterraneo, e sono rappresentati principalmente dai porti spagnoli e francesi (il cosiddetto *West Med*) a cui si sono aggiunti, negli ultimi anni, i porti africani (Port-Said, Tangeri), che godono di ampi spazi e di costi del lavoro inferiori e hanno recentemente potenziato la propria dotazione infrastrutturale. In particolare, sulla sponda meridionale del Mediterraneo sono in corso diversi progetti di investimento per la realizzazione di nuovi hub di transhipment (il porto algerino di Djenjen e quello tunisino di Enfidha), che si andrebbero ad aggiungere a quelli già esistenti di Gioia Tauro e Malta.

7.1 Il settore portuale europeo

In un'ottica internazionale l'Italia gioca un ruolo rilevante, occupando la terza posizione in Europa per volumi di traffico marittimo, con una quota di mercato nel 2011 pari all'11,7%, appena inferiore a quella di Gran Bretagna (12,2%) e Paesi Bassi (11,8%).

Se tuttavia si osserva la situazione a livello di singoli porti, il posizionamento italiano peggiora. Nella classifica dei maggiori porti europei per merci e per container relativamente all'anno 2012 (Figura 42), il maggior porto italiano per quantità di merci movimentate, Genova, risulta solo decimo in Europa (50,2 milioni di tonnellate), con volumi di gran lunga inferiori al primo in classifica, il porto di Rotterdam (441,5 milioni di tonnellate). Rispetto al numero di container movimentati, invece, l'Italia figura all'ottavo posto con il porto di Gioia Tauro (2,7 milioni di container movimentati), ma nuovamente soffre il confronto con i principali porti europei (Rotterdam da sola movimentò nel 2012 11,8 milioni di container).

Traffico merci in Europa, anno 2012 (milioni di tonnellate)



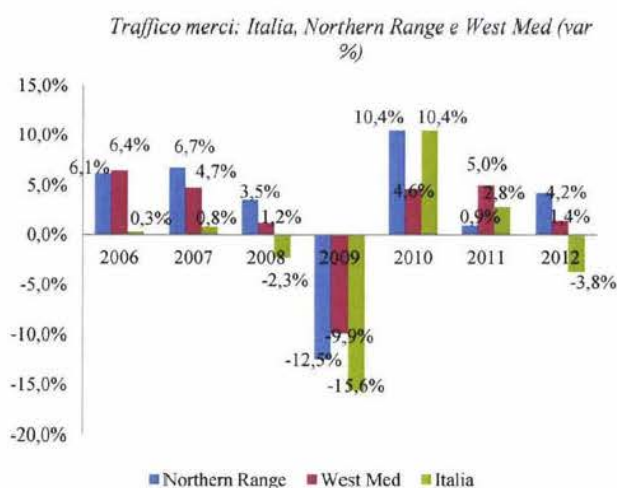
**Figura 42. Principali porti europei per traffico merci e container (2012)**

Fonte: elaborazione su dati Assoporti e Autorità portuali, 2012

Ne emerge una netta dominanza dei porti del nord Europa. Per avere un'idea più chiara delle dimensioni del fenomeno, si consideri che l'intero sistema portuale italiano nel 2012 ha movimentato 9,6 milioni di container, un volume inferiore a quello gestito dalla sola Rotterdam (11,8 milioni) e di poco superiore a quelli di Amburgo (8,8 milioni) e Anversa (8,6 milioni). Analogamente, il totale di merci transitanti per il complesso di porti italiani (458 milioni di tonnellate) supera di poco quelle gestite della sola Rotterdam (441 milioni di tonnellate).

La disparità di dimensioni è meno accentuata ma comunque esistente anche con i porti dei più vicini concorrenti, ovvero i porti spagnoli e francesi del Mediterraneo (il cosiddetto West Med).

Anche esaminando i tassi di crescita dei vari porti (Figura 43), l'Italia presenta considerevoli criticità. Il periodo recessivo ha influito negativamente sulle performance dell'intero settore, con un picco negativo nel 2009. Tuttavia, l'Italia ne è stata particolarmente colpita, a causa di tassi di crescita strutturalmente inferiori a quelli dei principali competitor nel nord-Europa e nel Mediterraneo occidentale anche precedentemente al 2008. C'è però da rilevare come la situazione italiana non sia sempre stata così negativa. Infatti, nell'arco temporale compreso tra il 1997 e il 2003, l'Italia mostrava tassi di crescita (10% circa annuo) comparabili e addirittura superiori a quelli europei (9,9% per il Mediterraneo occidentale, e 8,9% per il Northern Range).



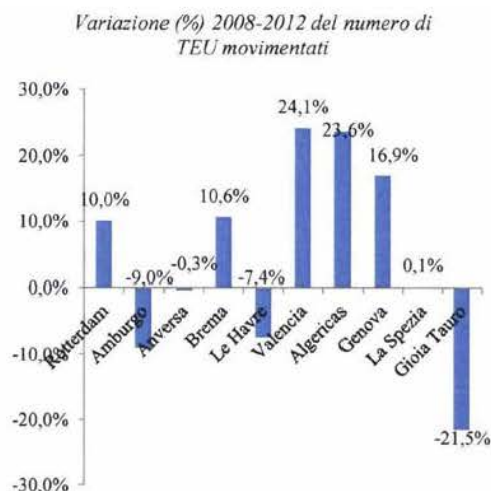


Figura 43. Variazione del traffico merci e container nei principali porti europei (2012)

Fonte: elaborazione su dati Assoport e Autorità Portuali, 2012

Interessante anche il raffronto in termini di TEU movimentati. In questo caso, a causa del campione italiano poco significativo (in quanto di fatto costituito dai due soli porti di Gioia Tauro e Genova per lo scarso peso –relativamente agli standard internazionali, degli altri porti), si è preferito effettuare l'analisi a livello di singoli scali piuttosto che a livello aggregato.

Il grafico di Figura 46 evidenzia come Gioia Tauro sia il porto europeo (tra quelli di scala superiore ai 2 milioni di TEU) ad avere sperimentato la più ingente riduzione del giro d'affari dal 2008 al 2012 (-21,5%), da imputarsi, più che a cause congiunturali, alla perdita del gruppo cinese COSCO (che ha preferito servirsi del porto del Pireo), anche se nell'ultimo anno sembra aver dato inizio a una fase di ripresa, grazie all'entrata dell'operatore MSC. I risultati negativi di Gioia Tauro sono particolarmente indicativi se confrontati con i dati di crescita a due cifre della maggior parte degli altri porti:

Rotterdam (+10%), Brema (+10,6%), Valencia (+24,1%) e Algericas (+23,6%). I porti gateway italiani di Genova e La Spezia hanno invece mostrato andamenti positivi (rispettivamente, +16,4% e + 0,3%) e, nel caso di Genova, comparabili a quelli dei principali competitor europei, indicando così che i porti gateway italiani hanno saputo reggere meglio la concorrenza che i porti di transhipment. Questo nonostante la loro scala rimanga ridotta rispetto ai porti europei (in Figura 44 è riportata l'evoluzione del traffico dei TEU nei principali porti europei).

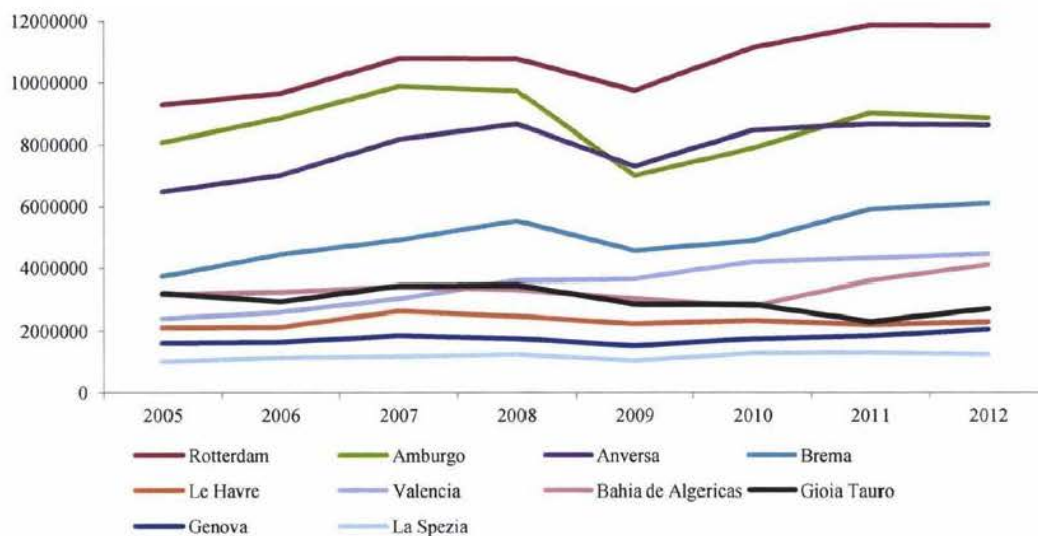


Figura 44. Evoluzione del traffico TEU nei principali porti europei

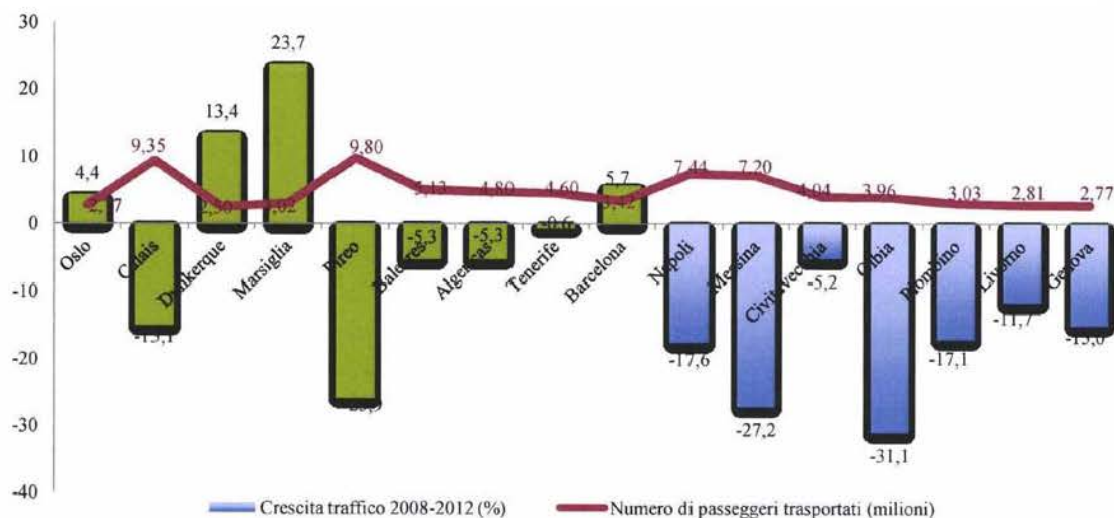
Fonte: elaborazione su dati Assoporti e Autorità portuali, 2012

Il fenomeno è tanto più significativo in quanto la perdita di quote di mercato da parte degli scali italiani è avvenuta proprio nel momento di più forte espansione del flusso di esportazioni dall'Estremo Oriente verso l'Europa e il Nord America, traffici che avrebbero potuto essere facilmente intercettati dal nostro paese a causa della sua posizione geografica.

In effetti, l'Italia gode di una posizione geografica altamente favorevole, sia per la sua vicinanza con il mercato europeo, di cui può rappresentare un importante gate di accesso, sia per essere strategicamente collocata al centro delle grandi rotte di navigazione che collegano l'Asia con l'Atlantico attraverso Suez – al momento l'unica rotta equatoriale disponibile dal momento che fino al 2015, Panama non terminerà i lavori di adeguamento per l'attraversamento delle navi di grande portata, che sono utilizzate in misura sempre maggiore per sfruttare le economie di scala sulle lunghe distanze.

Il motivo per cui l'Italia non è stata in grado di avvantaggiarsi dell'espansione del traffico internazionale e anzi è stata caratterizzata da tassi di crescita così bassi è probabilmente da attribuirsi al fatto che il bacino di utenza dei porti italiani è essenzialmente domestico. Le compagnie di navigazione sembrano preferire di prolungare la navigazione di cinque giorni fino al nord Europa piuttosto che servirsi dei porti italiani. L'economia portuale nazionale risente fortemente dell'andamento dell'economia italiana.

Per quanto riguarda il traffico di passeggeri, l'Italia possiede alcuni dei maggiori porti europei. Tra gli scali che presentavano, nel 2012, un traffico superiore ai due milioni di passeggeri (Figura 45), ben sette (in blu) sono italiani (Napoli, Messina, Civitavecchia, Olbia, Piombino, Livorno e Genova), e quattro di essi (Napoli, Messina, Civitavecchia e Olbia) rientrano nelle prime dieci posizioni. Al primo posto in Europa vi è il porto del Pireo, con 9,8 milioni di passeggeri. Seguono Calais (9,35), Napoli (7,44) e Messina (7,2).

**Figura 45. Traffico passeggeri in Europa**

Fonte: elaborazione su dati Assoporti e Autorità portuali, 2012

Purtroppo l'Italia detiene il primato non solo per dimensione in termini di volume di traffico passeggeri, ma anche per contrazione dello stesso (Figura 48). Nel quadriennio dal 2008 al 2012, i sette maggiori porti italiani hanno presentato una riduzione media del numero di passeggeri pari al 17,9%, contro il -0,5% medio degli altri porti europei di scala superiore ai due milioni di passeggeri. Particolarmente rilevante è stata la contrazione di Olbia (-31,1%), Messina (-27,2%), Napoli (-17,6%) e Piombino (-17,1%). Va osservato comunque che la perdita di quote di mercato dei porti maggiori (Napoli e Messina, con rispettivamente, -17,6% e -27,2%) è stata confrontabile con quella di porti europei di scala simile (Calais, -15,1%, e Pireo, -25,9%).

7.2 Il settore portuale italiano

All'interno del panorama europeo, l'Italia riesce a detenere una posizione di rilievo (classificandosi terza per volumi di traffico) solo a livello aggregato, grazie al suo elevato numero di porti, che però presentano taglia relativamente ridotta: le coste italiane sono disseminate da oltre 500 strutture portuali – fra turistiche e commerciali –, a cui si aggiungono più di 100 punti di ormeggio, con una media di una struttura ogni 14 Km di costa⁶⁴.

In termini di dimensione per tipo di traffico (merci, contenitori o passeggeri) nel 2012 (Figura 46), benché i maggiori porti italiani per trasporto merci (Genova, 50,2 milioni di tonnellate e Trieste, 49,2) siano localizzati nell'Italia settentrionale, sono il sud e le isole, per la presenza di un elevato numero di scali di medie dimensioni, a detenere il 47% del mercato.

⁶⁴ Fonte: Unioncamere (2013), "Secondo Rapporto sull'Economia del Mare".

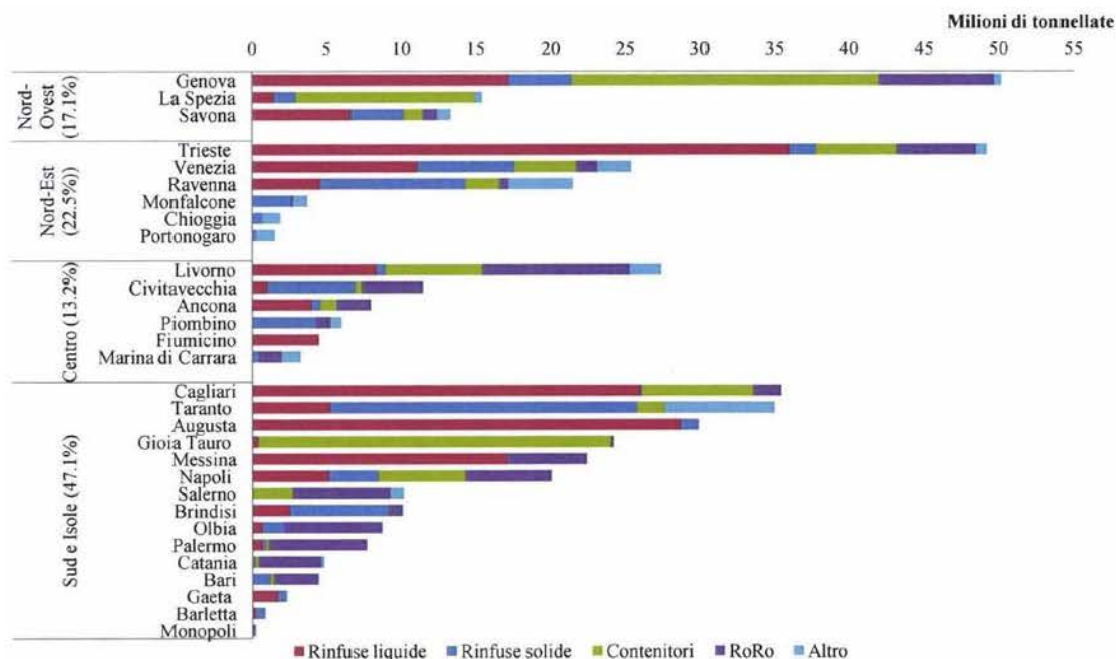


Figura 46. Volumi di traffico nei porti italiani nel 2012 per categoria merceologica

Fonte: elaborazione su dati Autorità portuali, 2012

Nel trasporto merci si può notare un mercato fortemente disperso, con un elevato numero di porti di medie dimensioni, e solo il 50% del mercato detenuto dai primi sei operatori.

Seppur si possa osservare un certo grado di specializzazione (ad esempio, i porti di Augusta, Trieste e Cagliari per le rinfuse liquide, Gioia Tauro per i container, od Olbia e Palermo per i Ro-Ro⁶⁵), la concentrazione di mercato per singola categoria merceologica (con un indice di concentrazione normalizzato HHI = 0.0652 per le rinfuse solide, 0,1114 per le rinfuse liquide e 0,16 per i contenitori) non è molto superiore a quella sulle merci nel loro complesso (HHI = 0,0631 sul complesso delle merci movimentate).

⁶⁵ Navi Ro-Ro (Roll on-Roll off): navi progettate per il trasporto di carichi su ruote (automobili, autocarri o vagoni ferroviari), che quindi non richiedono l'uso di gru per le operazioni di carico-scarico.

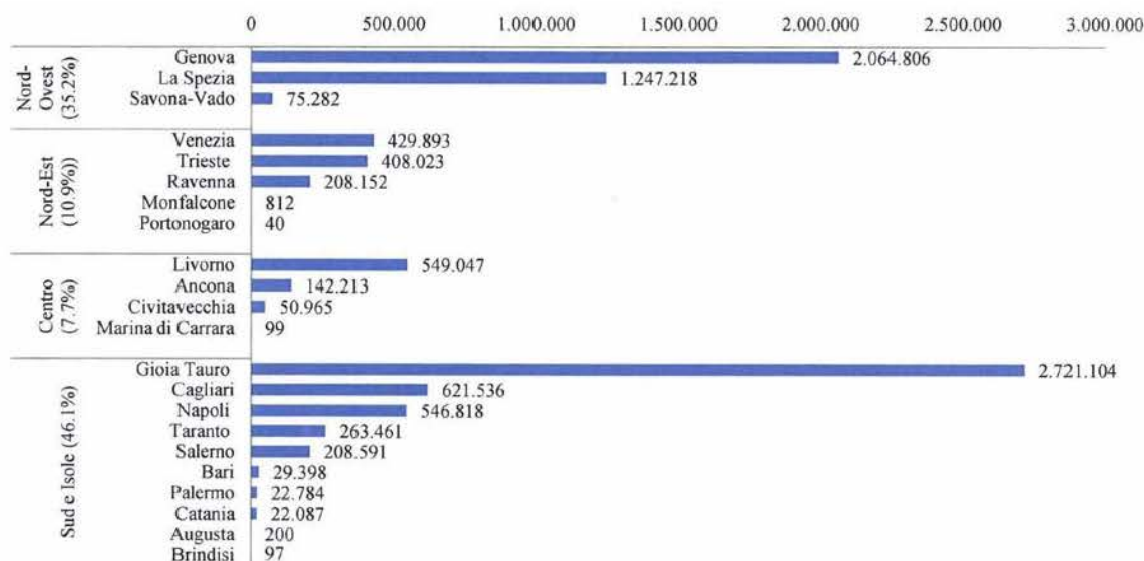


Figura 47. Numero di TEU movimentati nei porti italiani, anno 2012

Fonte: elaborazione su dati Autorità portuali, 2012

Per TEU movimentati (Figura 47), i porti nazionali di riferimento sono quelli di Gioia Tauro (2,7 milioni di TEU), Genova (2 milioni) e La Spezia (1,2 milioni). È tuttavia necessario operare una distinzione tra questi tre porti. Infatti, Gioia Tauro si configura come hub di transhipment, mentre Genova e La Spezia sono principalmente scali gateway che sfruttano la vicinanza con i principali poli industriali italiani ed europei.

Oltre a Gioia Tauro, in Italia sono presenti altri due hub di transhipment, anche se di dimensioni più ridotte: Cagliari e Taranto.

In termini di traffico passeggeri (Figura 48), i porti più sviluppati risultano quelli meridionali-insulari. Al primo posto si classifica Napoli (7,4 milioni di passeggeri, -1,02% rispetto al 2011), seguita da Messina (7,2 milioni, -15,95%), Civitavecchia (4 milioni, -10,74%) e Olbia-Golfo degli Aranci-Porto Torres (3,9 milioni, -13,5%).

In generale, il mercato del traffico passeggeri italiano continua a mostrare segni di sofferenza, avendo ottenuto una crescita negativa dal 2008 a oggi pari al -17%, di cui -10% solo nel 2012. Il peggioramento ha interessato sia il traffico crocieristico, sia quello dei traghetti (-9,3%, dati Assoporti 2012). Questo nonostante il 2012 sia stato, in quanto a traffico crocieristico in Europa, un anno record, con 6,14 milioni di passeggeri, più del doppio rispetto al 2003. Inoltre, quasi la metà dei passeggeri (3,5 milioni) ha scelto una crociera nel Mediterraneo.

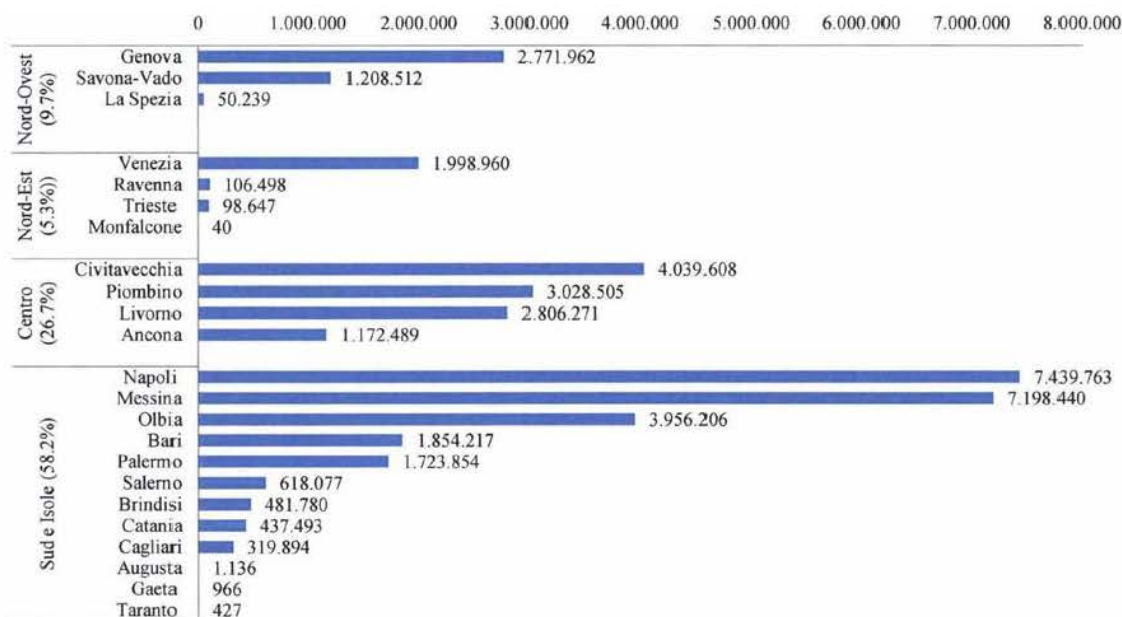


Figura 48. Numero di passeggeri nei porti italiani, anno 2012

Fonte: elaborazione su dati Autorità portuali, 2012

La riduzione della quota di mercato non ha interessato il solo comparto passeggeri. Il settore portuale italiano ha vissuto a partire dal 2008 un momento di difficoltà da cui non è ancora uscito (Figura 49). Dal 2008 al 2012, il traffico di TEU si è ridotto dell'8,9%, quello delle merci del 9,8%, a causa soprattutto della forte contrazione di tutti e tre i settori nel 2009. In nessuno dei settori i livelli sono tornati a essere quelli pre-crisi.

