

Sviluppo dell'intermodalità nel bacino del Mediterraneo

Una valutazione critica dei risultati ottenuti

MASSIMO GARDINA

Università di Trieste

*Duemila anni fa un grande condottiero
volle portare fino in Italia decine di elefanti.
Passò per la Spagna, la Francia e attraversò le Alpi.
Credo che oggi un grande condottiero
quegli elefanti
li porterebbe per mare.*

G. Montanari

1 - INTRODUZIONE

I traffici commerciali nel bacino del “Mare Nostrum” hanno da sempre contribuito alla crescita dell'economia delle regioni bagnate da questo mare. Nel passato le scarse conoscenze geografiche avevano determinato la centralità di questo bacino dandogli il ruolo di primario attore nello sviluppo dei traffici tra le varie popolazioni. Dopo la seconda guerra mondiale, essa è andata gradatamente perdendosi in funzione dell'evoluzione di altri sistemi portuali con caratteristiche geografiche e morfologiche diverse da quelle dei porti del Mediterraneo. L'evoluzione dei sistemi portuali del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo, Anversa, Brema) hanno progressivamente spostato il baricentro d'azione verso le sponde dell'Oceano Atlantico relegando quelle mediterranee ad un ruolo di secondo piano nel panorama mondiale. Il motivo di questa crescita esponenziale è facilmente riconducibile alla facilità di collegamento con il continente americano e dalla capacità di pescaggio dei fondali (naturali) che le sponde atlantiche possiedono¹. Negli ultimi anni, invece, si denota un lento cambiamento

nell'espansione delle rotte concernenti il bacino del Mediterraneo. Si apre la possibilità di utilizzare una via naturale di accesso che modifica totalmente scelte di politica dei trasporti svolte in passato dalle compagnie armatoriali: l'apertura del Canale di Suez. La nuova prospettiva che si profila all'orizzonte è quella di progettare servizi di linea che consentano di risparmiare anche cinque, sei o sette giorni di navigazione rispetto ai porti del Nord. Questo vantaggio, in termini di traffico portuale, si concretizza in altri fattori che concorrono ad esaltare le sponde mediterranee caratterizzandone i porti come nodi di attrazione per la localizzazione delle attività produttive, industriali e terziarie.

Il riequilibrio dei traffici tra Nord e Sud Europa viene agevolato oltretutto dalla necessità dei porti di rilocalizzare i terminali in posizioni con caratteristiche consone al processo di gigantismo navale che si è instaurato negli ultimi anni. La crescita, in termini di volumi, della nave incardina le politiche armatoriali soprattutto in funzione di due fattori: a) il pescaggio del terminale; b) i collegamenti terrestri con il retroterra. La ricerca di queste due peculiarità ha portato in molti porti del Mediterraneo a riposizionare il terminale in zone limitrofe, in certi casi staccate dall'ambito portuale originario, trasformando gradatamente il *waterfront* locale².

2 - IL MEDITERRANEO BACINO DI SVILUPPO DEI TRAFFICI CON IL FAR EAST

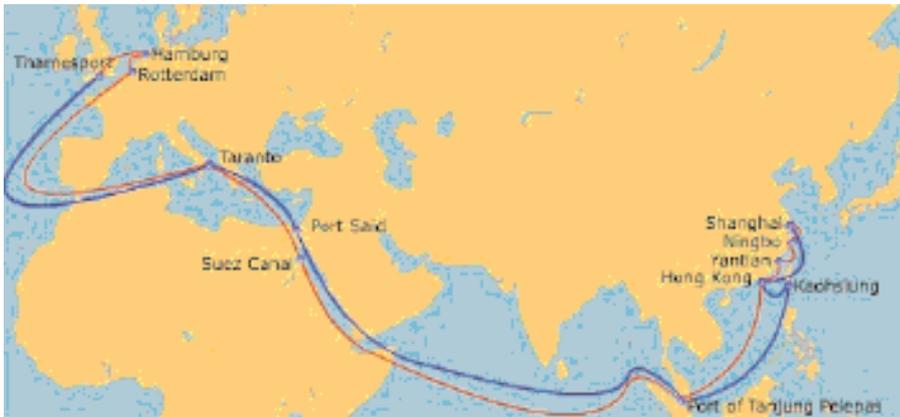
La grande sfida che si apprestano a compiere i porti del Mediterraneo è quella di aprirsi ai nuovi mercati che la globalizzazione ha risvegliato. Motivi di matrice politica³ hanno portato a poco a poco all'apertura di nuove frontiere ed alla creazione di nuovi traffici. I collegamenti con i mercati asiatici, che una volta erano a quasi esclusiva dei porti del Nord, vengono riconsiderati dalle compagnie armatoriali. La crescita costante e controllata dell'economia orientale basata sulla bassa incidenza del costo del lavoro e la mancanza assoluta di regolamentazione sindacale⁴ comporta la scelta, da parte di aziende di tutto il mondo, di delocalizzare alcune o tutte le fasi di produzione in questi Stati dall'alto potenziale produttivo.

Queste scelte di localizzazione comportano di conseguenza un forte import da parte di questi paesi di materie prime al fine di supportare la produzione e un export di semilavorati⁵ e prodotti finiti rivolti ai mercati occidentali. Considerazione obbligatoria, dovuta all'apertura di enormi mercati usciti dal comunismo, va svolta in funzione dei consumi delle popolazioni. Le necessità degli abitanti di paesi come Cina, Thailandia, Cambogia e Corea del Sud stanno per gradi modificandosi in funzione della scoperta del consumismo di un economia tipica di un paese occidentale. Moltissime aziende possono già attualmente esportare i propri prodotti; queste possibilità possono essere sfruttate soprattutto nel settore alimentare, della moda e delle autovetture. Oltretutto la rivoluzione dei trasporti unitizzati sconvolge totalmente il mercato; l'utilizzo delle nuove

1



2



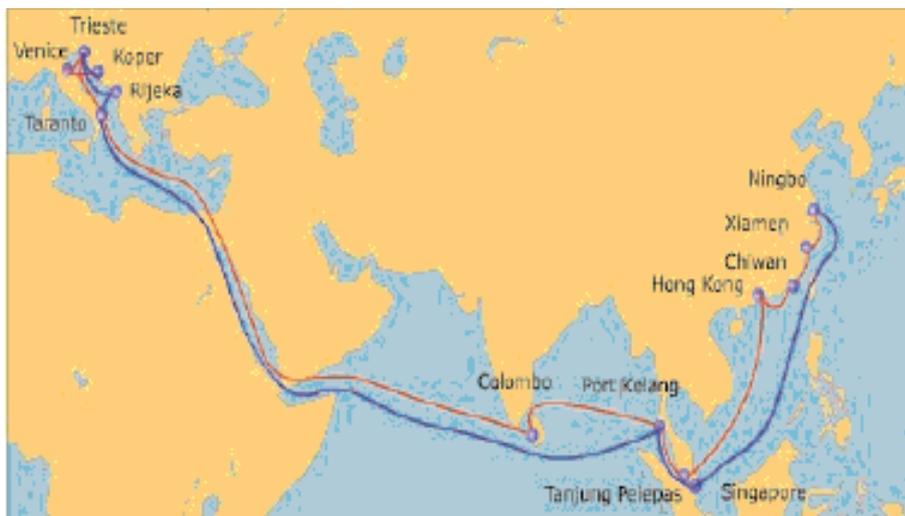
3



4



5



1
Esempio di servizio Pendulum

2
Servizio oceanico di collegamento
Far East-Northern Range

3
Servizio oceanico di collegamento
Far East-Mediterraneo

4
Collegamenti marittimi intracomunitari

5
Collegamento diretto Far East-Adriatico

attrezzature intermodali porta ad una trasformazione delle politiche gestionali da parte delle compagnie di linea. Questi fattori innescano un meccanismo di trasformazione, dovuto all'ingresso delle nuove possibilità offerte dai sistemi intermodali. Le compagnie armatoriali riconsiderano i porti del Mediterraneo in base alle capacità di pescaggio delle singole strutture. Il gigantismo navale comporta la necessità di un pescaggio consono ad accogliere le portacontenitori di ultima generazione⁶, quindi molti porti si ritrovano impossibilitati ad ospitare navi di tali dimensioni⁷.

Oltre alle difficoltà fisiche esistono delle necessità gestionali del carico della nave. I sistemi intermodali vengono utilizzati per ragioni economiche: la necessità di combinare i vantaggi del basso costo di trasferimento via mare con il limitato onere di manipolazione via terra (Marchese, 2000). I trasporti marittimi comportano dei costi unitari di trasferimento assai bassi mentre i costi delle operazioni di carico e scarico risultano essere alquanto elevati. La gestione delle modalità terrestri comporta, altresì, alti costi di trasferimento e bassi costi nello carico-scarico della merce. Il risultato che si vuole ottenere dall'utilizzo dei trasporti intermodali è quello della combinazione delle peculiarità delle due modalità al fine di ottenere una riduzione degli oneri complessivi di trasporto. La creazione di apposite relazioni nave-porto, sulla base delle ragioni in precedenza descritte, la rivoluzione dei trasporti unitizzati (in primo luogo il container), la tendenza alla ricerca di sempre maggiori economie di scala (lato nave e lato porto) hanno trasformato sostanzialmente il mondo dello *shipping*.

Per i motivi in precedenza citati si affermano i cicli di trasporto complessi o *hub-and-spoke*⁸, quindi si concatenano più mezzi di trasporto successivi o più operazioni di trasferimento. La conseguenza è un contenimento delle rendite di posizione dei singoli porti, quindi una spinta verso la concorrenza e verso la creazione di nuovi traffici. Il Far East viene considerato attualmente il mercato di riferimento soprattutto per la rapida e costante espansione a cui è sottoposto. Le principali compagnie armatoriali e le maggiori società di gestione di terminal hanno origine in queste zone. I porti di riferimento nel panorama mondiale sono tutti posizionati in estremo Oriente. Queste strutture fungono da nodo centrale di smistamento ed alimentano la parte restante del globo. Le rotazioni di tutti i servizi *Round the World* e *Pendulum* prevedono delle toccate in questi mercati da considerarsi a pieno titolo di riferimento per il vecchio continente.

3 - LA SFIDA AI PORTI DEL NORTHERN RANGE COME FATTORE DI COMPETITIVITÀ

Le necessità descritte dimostrano il Far East quale mercato di riferimento dell'Europa. Il Mediterraneo geograficamente rappresenta il punto di riferimento per i mercati orientali. Attualmente la realtà dei fatti risulta diversa: le compagnie armatoriali prediligono gli scali del Northern Range rispetto a quelli del Southern Range per due motivi:

a) l'incidenza del costo nave Far East-Mediterraneo rispetto al costo nave Far East-*Nothern Range* risulta essere non rilevante ai fini di una scelta del riposizionamento dei traffici nel Sud Europa. Come è noto la forte incidenza dei costi nella modalità marittima viene ottenuta dalle operazioni di carico e scarico non dai costi unitari di trasferimento che non incidono sui costi complessivi. Sui servizi oceanici l'effetto è ulteriormente amplificato dall'enorme distanza che la nave deve percorrere. La componente che incide maggiormente è quella fissa (personale, ammortamento della nave, oneri fissi, pratiche burocratiche) rispetto a quella variabile (bunkeraggio). Inoltre, vista l'incidenza delle operazioni di carico e scarico le compagnie armatoriali tendono a restringere il più possibile il numero degli scali toccati al fine dell'abbattimento dei costi. Le soluzioni scelte dalle compagnie armatoriali per l'ottimizzazione del carico consistono nella formazione di appositi accordi (spesso sotto forma di cartello) di scambio tra gli aderenti di spazi stiva, al fine di non dover toccare porti in cui verrebbero caricati e/o scaricati pochi contenitori. Questa forma di organizzazione di scambio dei traffici viene chiamata slot agreement che consiste nella condivisione da parte degli armatori del cartello dello spazio stiva delle proprie navi, condivise per determinati servizi, al fine della razionalizzazione dei traffici. Da queste considerazioni si spiega la necessità (e la volontà) da parte delle compagnie armatoriali di stabilizzare al massimo il mercato dei noli non permettendo alle quotazioni di oscillare instabilmente al fine di proteggersi nei momenti in cui lo spazio stiva disponibile risulta ampio e di garantire la trasparenza del mercato e l'eccessiva speculazione da parte di soggetti esterni al cartello nei periodi l'offerta di spazio stiva si comprime. Questi cartelli non sono altro che forme di oligopolio estremamente competitivo, infatti l'entrata di nuovi soggetti estranei risulta improbabile in quanto le possibilità di accesso e gli ingenti investimenti richiesti bloccano le possibilità di creare concorrenza all'esterno del cartello.

b) Il vantaggio della minor percorrenza, in termini di miglia marine, del Mediterraneo rispetto ai porti del Nord viene ampiamente compensata dalla penetrazione della rete di trasporto terrestre presente a Nord per l'alimentazione dei mercati di riferimento. La disponibilità di maggiori servizi logistici, la creazione di treni blocco che alimentano l'hinterland, la facile navigabilità dei fiumi tedeschi ed olandesi che permettono di "estendere" la modalità marittima anche agli spazi adiacenti il retroterra costituiscono il punto di forza dei sistemi portuali atlantici. La possibilità di restringere al massimo le fasi di stoccaggio e movimentazione del container dimostrano l'efficienza e l'organizzazione delle strutture e la capacità di smaltire i flussi in entrata ed in uscita in tempi estremamente contenuti. Attualmente circa un terzo dei traffici diretti dall'estremo Oriente verso l'Italia passano attraverso Rotterdam o Anversa escludendo i porti europei dalle grosse direttrici mondiali di traffico.

Di seguito vengono riportate due tabelle che riepilogano i traffici dell'Unione Europea con il resto del mondo ed i traffici intracomunitari sempre distinti per

modalità di trasporto. Da questi dati si evince che il 70% dei traffici dell'Unione europea si svolge utilizzando la modalità marittima che risulta essere quella fondamentale sia in import che in export. Dato che cresce ulteriormente all'aumentare delle distanze percorse. Inoltre si può notare che il 27% dei traffici intracomunitari utilizza comunque la modalità marittima.

Questo dato è destinato ulteriormente a crescere vista la volontà dell'Unione europea di incentivare le vie del mare anche su percorsi di minore ampiezza. Il Libro Bianco sui trasporti indica lo sviluppo della modalità marittima come l'unico sbocco sostenibile al massiccio incremento dei flussi di traffico. La necessità di incentivare sistemi forfettari di tassazione e di operare sul gettito fiscale e contributivo risulta la scelta indicata dalla Commissione Europea.

L'adozione di queste politiche di trasporto ha portato notevoli benefici sia in termini di traffico internazionale che in termini di cabotaggio comunitario colmando, almeno parzialmente, il gap infrastrutturale tra Nord e Sud Europa. L'utilizzo di collegamenti intracomunitari Nord-Sud passanti per Gibilterra sembra essere una necessità che non può venir trascurata al fine di razionalizzare il mercato europeo⁹.

Modalità	Importazioni		Esportazioni		Totale	
	Tonn.	%	Tonn.	%	Tonn.	%
Mare	1.035.486.533	71	279.741.843	68	1.315.228.375	70
Treno	60.054.957	4	17.561.233	4	77.616.191	4
Strada	76.352.899	5	82.146.160	20	158.499.058	8
Aria	2.629.886	0	4.764.469	1	7.394.355	0
Idrovie	24.910.929	2	8.194.212	2	33.105.141	2
Altri	268.806.066	18	17.541.850	4	286.347.916	15
Totale	1.468.241.270	100	409.949.767	100	1.878.191.036	100

Modalità	Importazioni		Esportazioni		Totale	
	Tonn.	%	Tonn.	%	Tonn.	%
Mare	313.445.288	28	319.606.125	27	633.051.413	27
Treno	46.471.396	4	52.030.185	4	98.501.581	4
Strada	448.225.436	39	513.172.180	43	961.397.616	41
Aria	621.078	0	3.646.769	0	4.267.847	0
Idrovie	126.409.999	11	144.954.014	12	271.364.013	12
Altri	200.274.282	18	163.452.755	14	363.727.037	16
Totale	1.135.447.479	100	1.196.862.028	100	2.332.309.507	100

Fonte: Eurostat 2003

All'interno dell'Europa l'Italia si avvicina (lentamente) a riscoprire l'importanza della funzione portuale, per anni dimenticata a favore degli scali atlantici. Negli ultimi dieci anni i sistemi portuali italiani hanno modificato notevolmente il proprio assetto per renderlo più competitivo e contendibile al fine dello sviluppo del mercato.

Fondamentale cambiamento lo si è avuto con la legge di riforma portuale del 28 gennaio 1994 n.84, che segna un momento importante per la portualità italiana. Si cambia completamente la regolazione dei porti italiani. Da una struttura di tipo pubblico, quindi in un'ottica di porto come servizio di pubblica utilità ad una di tipo liberistico che prevede da parte dell'operatore privato la gestione, tramite concessione, di spazi portuali (fonte: Assoporti).

La produzione delle operazioni e dei servizi portuali è affidata alle imprese che lavorano all'interno dell'ambito portuale, viene accantonata la possibilità della produzione diretta delle operazioni e del servizio¹⁰. Questo cambiamento porta all'apertura del mercato in termini di competitività. Il settore marittimo che in precedenza era stato dimenticato riacquista interesse da parte del mondo imprenditoriale privato che comincia ad investire a causa del processo di liberalizzazione avviato dalla riforma.

Oltre alla legge di riforma portuale viene emanata la legge 266/97 (c.d. legge Bersani) che delinea le scelte di politica dei trasporti del Governo italiano; questa prevedeva lo sviluppo di un sistema *hub and spoke* che sostanzialmente individua in Gioia Tauro e Taranto i nodi principali ed istituisce un servizio di *feederaggio* verso Genova (corridoio Tirrenico) e Trieste (corridoio Adriatico)¹¹. Gioia Tauro e Taranto svolgono la funzione di *transshipment*: in questi porti viene effettuata solamente la rottura del carico, le navi madri scaricano i contenitori che verranno reimbarcati su altre navi, di minore grandezza, per svolgere un servizio di feederaggio sia sul versante tirrenico che su quello adriatico. Come si può notare il trend di crescita, soprattutto nei porti di Gioia Tauro e Taranto, e di tutta la portualità italiana ha portato, nel corso degli anni, all'evoluzione del sistema in termini complessivi, grazie anche all'aumentare costante della quantità mondiale di merce trasportata. I dati dimostrano inequivocabilmente come alcune parti del sistema risultino ancora non beneficiate dalle scelte svolte a livello di politica centrale.

Osservando i dati dei porti tirrenici si nota che il trend di crescita risulta sempre positivo e costante, invece per quanto concerne la dorsale adriatica i dati dimostrano come la situazione sia praticamente invariata o anche notevolmente peggiorata in qualche caso. Le scelte di politica dei trasporti effettuate hanno potenziato l'asse tirrenico relegando l'adriatico ad una funzione secondaria sul bacino del Mediterraneo. Attualmente due compagnie di navigazione hanno deciso di creare un nuovo servizio oceanico con la tecnica dello *swap agreement*,

Porti	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Gioia Tauro	1.444.441	2.082.761	2.371.627	2.652.701	2.488.332	3.008.698
Genova	1.179.954	1.265.593	1.233.817	1.500.632	1.526.526	1.531.254
La Spezia	615.542	731.882	802.191	909.962	974.646	975.005
Livorno	501.146	522.466	457.842	501.339	501.912	519.751
Taranto					197.755	471.570
Napoli	299.117	319.686	308.679	396.562	430.097	444.162
Salerno	201.680	207.927	238.025	275.963	321.304	347.868
Venezia	211.969	206.389	199.803	218.023	246.196	262.337
Trieste	201.918	171.297	185.263	206.134	200.623	185.301
Ravenna	188.223	172.254	173.405	181.387	158.353	160.613
Ancona	65.555	66.138	45.524	83.934	90.030	94.315
altri					132.504	178.697
Totale	4.909.545	5.746.663	6.016.176	6.926.637	7.268.278	8.206.571

ottenendo entrambe come vantaggio la possibilità di poter diversificare l'offerta per i loro clienti¹². Vengono sommati gli spazi delle navi messe a disposizione dalle due compagnie e quindi vengono nuovamente divisi in proporzione allo spazio stiva dato in condivisione.

La difficoltà sta nella disponibilità da parte dell'armatore di garantire il numero di navi per formare il *round trip* che deve fornire ai singoli porti la sicurezza di ricevere delle toccate costanti. Questo esempio dimostra che minimi segnali di apertura vero il versante Adriatico stanno lentamente giungendo, e si spera portino gradatamente alla crescita dei traffici sulla dorsale.

5 - CONCLUSIONI

L'Europa si è allargata: i Paesi non sono più 15 bensì 25. Il baricentro si sta gradatamente spostando verso Est, si aprono nuovi mercati e nuove possibilità di crescita per il Mediterraneo ma soprattutto per l'Italia. Le occasioni che si stanno proponendo dimostrano quanto soprattutto l'Adriatico nel prossimo futuro potrà giocare un ruolo di primario attore sul panorama mondiale. Per accelerare questo processo bisognerà considerare determinate condizioni:

– Proseguire e migliorare l'attuale forma di gestione portuale, cercando di renderla ulteriormente competitiva: nodo fondamentale sarà svolto dalle Autorità Portuali che con le loro funzioni di programmazione e pianificazione dovranno gestire nel modo più efficiente possibile gli spazi rendendo il mercato realmente aperto a qualsiasi operatore (anche di nazionalità diversa) creando concorrenza sia intraportuale che interportuale.

– Formare delle nuove professionalità, soprattutto nel terziario marittimo, proiettate ad una gestione moderna dello shipping e della portualità. Persone che possano gestire in modo moderno le nuove tecnologie e le possibilità che queste assicurano.

– Utilizzo dei più moderni e sofisticati sistemi di logistica integrata. Tecniche del *just in time*, l'utilizzo dei sistemi satellitari per la rilevazione della posizione del carico (sia a mare che a terra), l'ottimizzazione dei carichi delle navi che spesso viaggiano cariche in una direzione e vuote nel carico di ritorno. La creazione di strutture marittime in grado di utilizzare sistemi informatizzati e telematizzati.

– La creazione di sinergie, soprattutto tra porti di piccola media entità al fine di contrastare lo strapotere dei sistemi portuali atlantici. Queste sinergie potrebbero essere stipulate in vario modo: ad esempio per specializzazione decidendo di dirottare il traffico convenzionale in un porto e quello intermodale in un altro a seconda delle caratteristiche.

– Sfruttare al massimo e migliorare i collegamenti dei porti con il retroterra. Collegamenti stradali ma soprattutto ferroviari, creazione di nuove infrastrutture ma anche la semplice razionalizzazione della gestione del servizio.

Questi sembrano essere i punti cardine sui quali, nel prossimo futuro, si dovrà sviluppare la portualità nel bacino del Mediterraneo. Qualcosa è stato fatto ma non abbastanza. Il mondo dello shipping è in continua evoluzione quindi il cambiamento deve essere visto non come un limite bensì come una forma di progresso al quale non ci si può sottrarre. Le condizioni in precedenza citate sono i punti focali sui quali concentrare le risorse. Oltre a questi, però, sembra fondamentale contare sulla volontà politica, a livello comunitario, di voler promuovere il Mediterraneo con specifici strumenti di politica economica adatti a poter fronteggiare i porti del Nord al fine di riequilibrare definitivamente i due mercati. Il risultato da ricercare sarà quello di alimentare i mercati "naturali" di riferimento senza invadere la sfera di azione del sistema Nord Atlantico.

1 Questa regola non è valida nella totalità dei casi, infatti per costruire il Delta terminal di Rotterdam sono state effettuate ingenti opere di dragaggio.

2 Caso emblematico di questo tipo di scelta risulta essere il porto di Marsiglia che ha scelto in base alle motivazioni precedentemente individuate di espandere le proprie attività portuali verso la zona limitrofa di Fos.

3 Il riferimento è al mercato cinese che si apre al mondo occidentale dopo anni di chiusura dovuto al regime comunista.

4 In alcune aziende cinesi i turni lavorativi giornalieri sono di 16 ore giornaliere per 6 giorni alla settimana con 10 giornate festive all'anno.

5 Di solito le aziende tendono a svolgere in questi paesi le fasi di lavorazione a basso valore aggiunto di tecnologia ed invece preferiscono svolgere nelle fabbriche "storiche" i processi ad alto valore aggiunto.

6 Le portacontenitori di ultima generazione necessitano di fondali non inferiori ai 16 mt. Le cosiddette "macro" trasportano 8-10 mila TEU. Sono in progettazione navi che arriveranno a portate di 18 mila TEU.

7 Quando è possibile le Autorità Portuali cercano di compiere operazioni di dragaggio dei fondali ma queste operazioni implicano l'insorgere di due problemi: problemi di matrice economica (le opere di dragaggio risultano essere estremamente costose) e di matrice ambientale (resistenze da parte di associazioni di categoria e ambientalisti che spesso ostacolano queste attività in base alla valutazione dell'impatto ambientale che l'opera ha sul territorio).

8 Vedi Musso (2001) "... Si definisce ciclo di trasporto complesso o hub-and-spoke, anche all'interno dello stesso trasporto marittimo, con la conseguente segmentazione funzionale fra porti di trasbordo e porti di destinazione finale, con la conseguente esigenza di ridurre significativamente il costo generalizzato del nodo portuale."

9 Attualmente i porti del Nord svolgono la funzione di hub europeo ed alimentano i porti del Mediterraneo con servizi di feederraggio.

10 L'articolo 6 della legge 84/94 vieta espressamente qualsiasi forma di attività terminalistica da parte dell'Ente regolatore.

11 Vedi M. Gardina: Dalla città storica alla città digitale: aspetti economici ed urbanistici delle città portuali, in Trasporti n.91 anno 2003, pag. 88.

12 Nel caso specifico si tratta di un servizio costruito su una joint venture Lloyd Triestino-CMA Cina-Adriatico con un Round Trip di 49 giorni a cadenza settimanale con sette navi dalla capacità di 2400 T.E.U. cinque fornite dal Lloyd e due da CMA.

BIBLIOGRAFIA

- Caroli A.; Cociancich M.; Della Puppa M., 2003, *Il porto di Trieste e la sua localizzazione geostrategica nel bacino mediterraneo*, Italo Svevo, Trieste.
- Federazione del mare, 2002, *Il° rapporto sull'economia del mare*, Angeli, Milano.
- Gardina M., 2003, "Dalla città storica alla città digitale: aspetti economici ed urbanistici delle città portuali", *Trasporti*, n. 91, pp. 83-97.
- Marchese U., 2000, *Lineamenti e problemi di economia dei trasporti*, ECIG, Genova.
- Musso E., 2001, "Regulation e deregulation nei porti: cosa, come e quando regolamentare", *Convegno I.S.T.I.E.E.*, 14/9.