

Il ruolo strategico del Canale di Suez e le prospettive della portualità mediterranea

Summary: THE STRATEGIC ROLE OF THE SUEZ CANAL AND ITS IMPLICATIONS FOR THE MEDITERRANEAN PORTS

The increase in the traffic which goes through the Suez Canal, strongly connected with the last few decades shift of the economic axis from the Atlantic to the Pacific, has significantly re-launched the transit functions of the Mediterranean sea and the role of its ports. The paper will show that this new significance of the Mediterranean ports and its transit functions is very much the product of precise strategies conducted by the major global container transport companies which have invested directly in the definition and development of new lines and in the modernization of container terminals. However, the paper also highlights that the role of the Mediterranean ports, and of the Italian ones in particular, is also strongly connected to their capacity to improve their competitive stance with respect to the Northern European ports and to reduce competition among each others in favor of the establishment of strong collaborative relationships.

Keywords: Container Market, Shipping Companies, Italian Ports.

1. Il ruolo strategico del Canale di Suez e le sue convenienze tecniche ed economiche

Negli ultimi decenni l'inarrestabile ascesa economica dei paesi dell'Oriente Asiatico, con Cina ed India in prima fila, e il crescente flusso di greggio dal Golfo Persico all'Europa ed al Nord America, hanno fornito un impulso decisivo alle direttrici marittime transcontinentali che attraverso il Canale di Suez transitano dal Mediterraneo o si esauriscono nei suoi porti. Ma lo sviluppo del traffico attraverso il Canale e il rilancio del ruolo svolto dai porti mediterranei è anche il risultato dell'evoluzione delle capacità di transito di questo nodo strategico. Infatti dal gennaio 2010, in seguito al completamento degli ultimi lavori di ampliamento, possono transitare attraverso il Canale anche le maggiori navi container e le petroliere fino a 250.000 tonnellate¹.

Un processo, quello di crescita delle capacità di transito di Suez, che risponde alle esigenze del traffico in continua inarrestabile ascesa e che utilizza navi sempre più grandi e capienti. A breve, infatti, è prevista la realizzazione di progetti per un ulteriore approfondimento del Canale sino a 72 feet (22 m). Senza considerare che è destinata a crescere a breve termine anche l'alternativa al transito del petrolio dal Mar Rosso (Ain Sukhna) al Mediterraneo (Sidi Kerir), rappresentata dall'oleodotto SUMED (*Suez/Mediterranean Sea Pipeline*), lungo circa 320 km e con una capacità attuale annua di 4,5 milioni di barili di greggio.

Il Canale di Suez, via d'acqua di 190,25 km, che connette il Mar Rosso al Mediterraneo, è divenuto elemento nodale delle vie marittime che dall'Australia, dall'Estremo Oriente, dall'Oceano Indiano e dal Golfo Persico confluiscono verso l'Europa e le coste orientali del Continente americano. Secondo le stime più recenti della Suez Canal Authority, rese note nel 2010, transita attraverso il Canale il 7,5% del traffico marittimo mondiale, il 4,7% dell'intera produzione mondiale di petrolio, il 22% del traffico delle petroliere ed il 44% delle portacontainer, un traffico che è divenuto tra l'altro fonte essenziale di valuta pregiata per l'economia egiziana. Ad accentuare il ruolo del Canale, e di conseguenza quello del Mediterraneo, ha contribuito negli ultimi tempi la competizione vincente delle rotte transoceaniche *pendulum* nei confronti di quelle *round the world* (che realizzano la circumnavigazione del Globo utilizzando i canali di Panama e di Suez), dovuta alla saturazione delle capacità del Canale di Panama e alla sua inadeguatezza alla crescente dimensione delle navi².

Significativo è stato il successo delle rotte *pendulum* che dall'Estremo Oriente/Sud Est Asiatico attraverso il Pacifico confluiscono ai porti nordamericani di Oakland, Portland, Seattle, Vancouver e, soprattutto, di Los Angeles, da cui il *landbridge* nordamericano in 4-5 giorni è in grado di far arrivare con i suoi servizi ferroviari i container a New York. Un nodo di traffico, quello di New York, che non solo serve una delle maggiori concentrazioni di attività e popolazione del Mondo, ma estende le sue funzioni all'intera macroregione del Nord-Est degli Stati Uniti. Tuttavia ancor più rilevante si dimostra lo sviluppo delle rotte *pendulum* che hanno come baricentro il Mediterraneo, connettendosi all'evoluzione della domanda delle grandi aree di produzione e di consumo del Mondo. Esse, infatti,



Tab. 1. Risparmi di percorso tra porti seguendo la via del Canale di Suez rispetto a quella del Capo di Buona Speranza.

Porti di partenza	Porti di destinazione	Distanza (Miglia nautiche)		Risparmi nelle Distanze	
		Canale di Suez	Rotta del Capo	Miglia	%
	Constanza	4.144	12.094	7.950	66
Ras Tanura	Lavera	4.684	10.783	6.099	57
	Rotterdam	6.436	11.169	4.733	42
	New Orleans	9.645	12.299	2.654	22
	Pireo	1.320	11.207	9.887	88
Jeddah	Rotterdam	6.337	10.743	4.406	41
Tokyo	Rotterdam	11.192	14.507	3.315	23
Singapore	Rotterdam	8.288	11.755	3.647	29

Fonte: Elaborazione dell'Autore su dati Suez Canal Authority.

se da un lato hanno irrobustito le loro diramazioni verso Singapore e l'Estremo Oriente, dall'altro hanno intensificato i collegamenti con l'Europa e colgono le nuove opportunità offerte dalle difficoltà del Canale di Panama per consolidare i terminali che portano alle coste Atlantiche del Nord America.

Non si può ignorare d'altra parte che:

1. Suez rappresenta per i paesi del Sud Est asiatico che si affacciano all'Oceano Indiano una valida alternativa alle rotte del Pacifico, in particolare per l'India, che pur avendo una modesta tradizione marittima offre notevoli prospettive di sviluppo dei suoi traffici.

2. Le direttrici di traffico Singapore-Mar Rosso-Suez-Mediterraneo-Atlantico hanno in prospettiva concrete possibilità di competere con successo con i servizi *pendulum* del Pacifico, poiché hanno all'incirca la stessa durata, ma il percorso Singapore-New York, per via marittima e *landbridge* norda-

mericano, risulta più costoso perché i tratti terrestri presentano costi chilometrici assai più elevati di quelli marittimi.

3. La realizzazione di efficienti collegamenti stradali e ferroviari fra i porti del Mediterraneo e gli scali Nord Europei potrebbe rendere conveniente persino il percorso Singapore-Suez-Mediterraneo-Nord Europa-Atlantico, poiché a fronte di una durata pressoché analoga a quella del percorso Singapore-New York (circa 22 giorni) ha una tratta terrestre molto più breve del *landbridge* nordamericano e quindi costi meno elevati.

L'ascesa costante del traffico attraverso il Canale di Suez viene efficacemente documentata dai dati resi noti dalla Suez Canal Authority. Dati che tuttavia evidenziano anche alcuni problemi, tra cui gli effetti della crisi finanziaria ed economica globale, che dalla seconda metà del 2008 produce effetti gravi sulle principali componenti del trasporto marittimo mondiale, toccando molto da vicino i

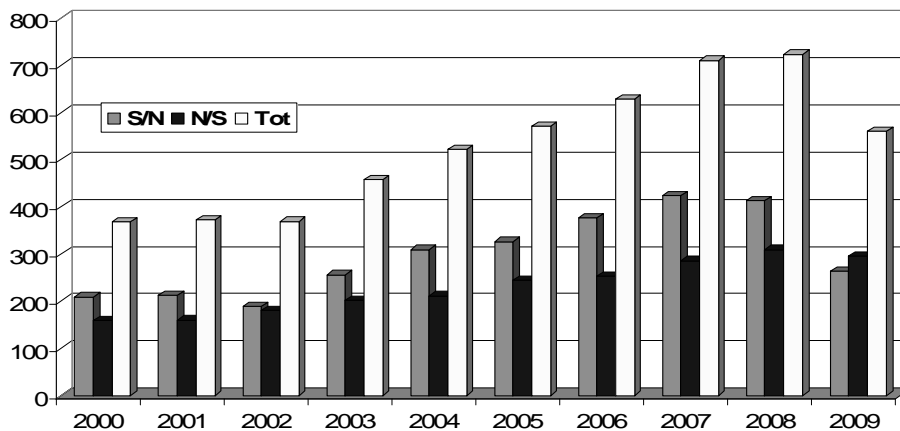


Fig. 1. Mercati transitate su navi cargo attraverso il Canale di Suez per direzione (in milioni di tonnellate).

Fonte: Elaborazione dell'Autore su dati Suez Canal Authority.

Tab. 2. Numero di navi (n.) e stazza netta (NT: *Net Tonnage*), in migliaia di tonnellate; merci, in migliaia di tonnellate e container transitati (in TEUs) per il Canale di Suez, e introiti riscossi (milioni di dollari) dalla Suez Canal Authority, anni 2000-2009.

Anni	Navi		Merci in migliaia di tonnellate	Container TEUs	Pedaggi Milioni \$
	N.	NT, migliaia di tonnellate			
2000	14.142	439.041	367.981	14.031.723	1.926,9
2001	13.986	456.113	372.428	14.151.407	1.897,3
2002	13.447	444.786	368.846	15.891.051	1.947,7
2003	15.667	549.381	457.882	18.885.856	2.576,2
2004	16.850	621.230	521.219	22.330.267	3.077,5
2005	18.224	671.951	571.105	25.257.406	3.453,7
2006	18.664	742.708	628.635	28.552.608	3.815,8
2007	20.384	848.162	710.098	34.140.663	4.601,7
2008	21.415	910.059	722.984	35.440.747	5.381,9
2009	17.228	734.450	559.245	47.632.098	4.289,5

Fonte: Elaborazione dell'Autore su dati Suez Canal Authority.

Tab. 3. Numero e stazza netta (NT) delle navi, in migliaia di tonnellate, transitate attraverso il Canale di Suez, per tipo di nave e direzione, Nord-Sud (N/S) e Sud-Nord (S/N), anno 2009.

Tipo di nave	Numero			NT, in migliaia di tonnellate		
	N/S	S/N	Totale	N/S	S/N	Totale
Tankers	1.612	1.867	3.479	45.901	61.548	107.449
LNG Ships	242	283	525	24.303	28.595	52.898
Bulk Carr.	1.843	1.323	3.166	49.686	38.548	88.234
Combined Carr.	20	14	34	818	617	1.435
G. Cargo	1.054	808	1.862	11.810	7.755	19.565
Container Ships	2.995	3.085	6.080	195.023	207.818	402.841
Ro / Ro	129	134	263	2.863	3.184	6.047
Car Carr.	353	491	844	19.885	28.403	48.288
Pass. Ships	47	59	106	1.166	1.539	2.705
Altre	411	458	869	2.471	2.517	4.988
Totale	8.706	8.522	17.228	353.926	380.524	734.450

Fonte: Elaborazione dell'Autore su dati Suez Canal Authority.

porti mediterranei e italiani in particolare. Il Canale, non a caso viene considerato dagli operatori internazionali del settore marittimo un efficace indicatore dello stato dei traffici marittimi globali.

Parallelamente ai volumi di traffico attraverso il Canale sono diminuiti gli introiti riscossi che si sono ridotti nel 2009, rispetto al 2008, di quasi il 22%. Una caduta attribuita dagli esperti egiziani per il 90% alla crisi dell'economia mondiale e alla conseguente flessione del commercio globale e per il restante 10% all'oscillazione dei prezzi del greggio e alla crescita della pirateria nel Golfo di Aden (Business Monitor International, 2009). La pirateria che imperversa al largo delle coste della

Somalia, e in particolare nel Golfo di Aden, allo stato attuale si riverbera prevalentemente sui premi delle assicurazioni marittime, ma in prospettiva rappresenta una minaccia da non sottovalutare per il traffico del Canale di Suez, poiché potrebbe vanificare gli sforzi per aumentarne la capacità di navigazione³.

Non si può non rilevare tuttavia che la flessione nel traffico del Canale non si è ripartita equamente tra i vari flussi di traffico. Infatti la diminuzione delle tonnellate complessive di stazza netta (NT, *Net Tonnage*) delle navi transitate dal Canale nel 2009 è stato del 22,6%, ma mentre la corrente Sud/Nord ha subito una flessione del 36,2%,



Tab. 4. Merci, in migliaia di tonnellate, transitate attraverso il Canale secondo direzione, origine e destinazione, anni 2007, 2008 e 2009.

Nord/Sud Regioni	Origine			Destinazione		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Mediterraneo Orient./S.Orient.	38.780	47.584	44.979	50.656	59.957	50.633
Mediterraneo Sett.	50.943	49.446	48.159	79.651	67.981	48.520
Mediterraneo Occid./S.Occid.	34.896	31.249	35.077	59.907	50.282	35.138
Mar Nero	40.789	47.319	64.688	10.095	12.281	3.465
Europa Nord Occid./Regno Unito	82.830	93.047	76.585	183.153	179.523	107.661
Mar Baltico	6.197	4.380	3.786	1.966	3.135	1.484
America	25.368	28.867	15.080	35.962	36.845	13.031
Altri	6.176	7.750	7.001	2.729	3.422	3.958
Totale	285.979	309.642	295.355	424.119	413.426	263.890
Nord/Sud Regioni	Destinazione			Origine		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Mar Rosso	63.877	71.314	84.441	25.475	28.379	36.818
Africa Orientale/Aden	4.914	5.911	3.224	12.941	12.066	1.027
Golfo Persico	47.935	65.447	55.287	82.440	79.935	59.880
Asia Merid.	37.376	37.635	37.071	33.601	36.270	32.610
Asia di Sud Est/ Estremo Oriente	130.187	127.762	114.240	229.161	220.866	131.328
Australia	1.641	1.408	1.092	39.528	35.279	2.225
Altri	49	165	0	973	631	2
Totale	285.979	309.642	295.355	424.119	413.426	263.890

Fonte: Elaborazione dell'Autore su dati Suez Canal Authority.

quella Nord/Sud soltanto del 4,6%. Inoltre alcune componenti del traffico transitate attraverso il Canale, come quella dei container (TEUs), hanno continuato a crescere a ritmi quasi invariati anche negli anni di crisi. Per quanto riguarda invece l'origine e la destinazione dei flussi maggiori, la flessione più rilevante ha riguardato quelli provenienti dal Sud Est Asiatico/Estremo Oriente e diretti all'Europa Nord-occidentale, al Regno Unito e agli Stati Uniti. Incoraggianti risultano in ogni caso tutti i dati del movimento attraverso il Canale degli ultimi mesi del 2009 e dei primi del 2010, che fanno registrare una costante ripresa, evidenziando che il momento più difficile per il Canale sembra ormai superato.

2. La prospettive dei porti mediterranei e le strategie di sviluppo dei leader mondiali del trasporto container

L'esplosione del traffico attraverso il Canale di Suez ha segnato in maniera decisiva lo scenario dei traffici marittimi mediterranei e il ruolo di molti dei suoi porti che, nonostante la tempora-

nea difficoltà innescata dalla crisi di questi ultimi anni, sembra destinato nel medio e lungo periodo a crescere ulteriormente. Le prospettive vedono maturare soprattutto due settori chiave del traffico merci marittimo, tra di loro interagenti, ma caratterizzati da caratteristiche, tendenze di sviluppo ed esigenze infrastrutturali abbastanza differenti, vale a dire:

- I servizi di linea container internazionali, che riguardano i *carrier* globali a lunghissimo raggio che operano sulle rotte transoceaniche (*pendulum* in particolare) e i servizi *feeder* intramediterranei.
- Lo *Short Sea Shipping* e le Autostrade del Mare, che comprendono tanto i collegamenti nazionali, quanto quelli internazionali, che interessano le sponde settentrionali e quelle meridionali del Mediterraneo.

Il dinamismo del traffico container nel Mediterraneo viene attestato dalle previsioni fornite dall'Ocean Shipping Consultants Ltd, una delle più accreditate società che operano nel settore marittimo, sulla base del trend registrato negli ultimi anni. Infatti questa società, pur non ignorando la flessione del traffico causata dalla crisi

economica tra il 2008 e il 2010, e la eventualità di una ripresa piuttosto lenta nel 2011, prevede che entro il 2015 il movimento container nei porti del Mediterraneo dovrebbe crescere di quasi il 90% rispetto a quello del 2009, attestandosi intorno ai 70 milioni di TEUs. A fronte di una crescita, sempre al 2015, dell'88% nei porti dell'Europa, del 90% in quelli dell'Estremo Oriente, del 91% in quelli delle Americhe e del 132% in quelli del resto del Mondo (Ocean Shipping Consultants, 2009). Valori sostanzialmente confermati da altri autorevoli operatori internazionali (Drewry Shipping Consultant, 2009a e 2009b) e dalle previsioni sulla crescita della flotta di navi container (Clarkson Research Services, 2009).

Le nuove funzioni di transito del Mediterraneo lo hanno posto al centro delle strategie di sviluppo e di competizione dei leader mondiali del trasporto container e della gestione dei terminali, che hanno investito direttamente in molti scali decretandone lo sviluppo dei traffici (Siviero, 2005). Alcuni di questi utilizzano uno o più scali mediterranei, altri come Eurogate, operano tanto nei porti mediterranei quanto in quelli del Nord Europa, talvolta realizzando specifiche forme di collaborazione e inedite *joint venture*. Ne sono esempi tipici la collaborazione tra Evergreen e Maersk sulle rotte tra Cina e Mediterraneo e quella della MSC, secondo container *carrier* mondiale, con il gestore globale di terminal PSA di Singapore, che stanno realizzando ad Anversa uno dei maggiori terminali europei, ma nel contempo si contendono scali mediterranei come Genova-Voltri. Queste scelte

aziendali creano in alcuni casi alternative logistiche che influiscono sulla concorrenza tra il *Northern Range* (il fronte costiero che si estende dal porto di Le Havre a quelli di Rotterdam, Anversa e di Amburgo) e il *Southern Range*, trasformandola spesso in una competizione/collaborazione complessa tra "sistemi a rete" che coinvolgono porti di diversi *range*.

Attualmente il Mediterraneo movimentata circa 35 milioni di TEUs e annovera 8 porti *hub* di *transshipment* (5 dei quali sul versante settentrionale e tre in quello meridionale). Dagli anni Novanta questi scali hanno eroso quote di mercato ai porti del *Northern Range*, grazie alla possibilità di guadagnare 7-8 giorni sul percorso delle navi rispetto ai porti del Nord Europa. Pur tuttavia i grandi scali del Nord, Rotterdam, Amburgo, Anversa e Brema offrono maggiori garanzie in termini di qualità dei sistemi logistici, grazie alle loro superiori capacità tecniche, organizzative e di mercato, per cui sono e saranno ancora a lungo competitivi e ai primi posti della classifica per il movimento dei container⁴. Ciò non toglie che quelli mediterranei appaiono in prospettiva più adatti a sfruttare il rilancio delle capacità di transito del canale di Suez, a condizione che sappiano cogliere questa occasione storica, migliorando le loro strutture, le capacità logistiche e i collegamenti con il territorio.

Nel Mediterraneo, a partire dalla seconda metà degli anni Novanta hanno assunto un ruolo sempre più rilevante i porti di *transshipment*, che hanno affiancato i tradizionali *hinterland oriented port* i quali, a loro volta, hanno realizzato nuovi terminal

Tab. 5. Posizione nella graduatoria mondiale per movimento dei container nei principali porti Asiatici, del *Northern Range*, del *Southern Range* e del Sud Mediterraneo (migliaia di TEUs nel 2008 e variazione percentuale rispetto al 2007).

Asia	TEUs /000	2008/2007 %	Southern Range	TEUs /000	2008/2007 %
1. Singapore	29.973	7,4	29. Valecia	3.602	18,4
2. Shanghai	28.006	7,1	31. Gioia Tauro	3.468	0,7
3. Hong Kong	24.494	2,1	34. Algeçiras	3.324	-2,6
4. Shenzhen	21.416	1,5	46. Barcellona	2.570	-1,6
5. Busan	13.420	1,2	51. Malta	2.330	22,6
6. Dubai	11.800	10,8	68. Genova	1.767	-4,8
Northern Range			81. Costanza	1.381	-2,2
9. Rotterdam	10.800	0,1	85. La Spezia	1.246	5,6
11. Amburgo	9.700	-1,9	Sud Mediterraneo		
13. Anversa	8.664	6,1	35. Porto Said	3.258	14,7
19. Brema	5.501	12,4	36. Istanbul	3.235	12,9
50 Le Havre	2.450	-7,1	87. Damietta	1.237	23,8

Fonte: Elaborazione dell'Autore su dati Informa Cargo Information, 2009.



container. Il *transshipment* del Mediterraneo è destinato senza dubbio a crescere, soprattutto con lo sviluppo di nuovi terminali sulla sponda sud, tanto che le previsioni più accreditate, come quelle della Drewry Shipping Consultants calcolano che dagli attuali 16 milioni di container movimentati si dovrebbe passare ad oltre 30 milioni nel 2015. Tra i maggiori *hub* di *transshipment* spiccano, allo stato attuale, quello di Gioia Tauro in Calabria, gestito dalla Medcenter Container Terminal, del gruppo Contship Italia/Eurogate, e di Algeçiras, alle porte di Gibilterra, dove opera la Maersk Sea-Land, entrambi sulle coste europee del Mediterraneo occidentale.

I dati più recenti relativi al movimento container di questi due porti li pone a livelli pressoché analoghi, con qualche lieve vantaggio nel 2008 per Gioia Tauro, con 3,47 milioni di TEUs, rispetto ai 3,32 milioni di Algeçiras⁵. Valori questi che hanno subito nel corso del 2009 i contraccolpi negativi della crisi economica globale, che ha modificato in parte gli equilibri reciproci, soprattutto a danno del porto calabrese che denuncia un flessione più rilevante. Il ruolo fondamentale che questi due porti svolgono all'interno del Mediterraneo, ma nel contempo il loro modesto livello di traffico nel contesto mondiale, lascia intravedere quanto sia ancora lontano il percorso che devono compiere gli scali mediterranei per porsi al livello di quelli di altre importanti aree costiere del Mondo, e segnatamente di quelle asiatiche, nord europee e nord americane. I due principali terminal di *transshipment* mediterranei, infatti, si collocavano nel 2008 al 31° (Gioia Tauro) e al 34° (Algeçiras) posto nella graduatoria mondiale dei porti per traffico container, di gran lunga al di sotto dei maggiori scali dell'Estremo Oriente, oltre che di Rotterdam (al 9° posto), Amburgo (all'11°), Anversa (al 13°) e Brema (al 19°).

Gli altri *hub* di *transshipment*, Malta-Marsaxlokk (gestito dalla Grand Alliance CMA/CGM), Cagliari-Sarroch (gestito dalla Cagliari International Container Terminal con azionista di riferimento la Contship Italia) e Taranto (gestito dalla Taranto Container Terminal controllata dalla Evergreen Marine Corporation di Taiwan) sul versante europeo del Mediterraneo e Porto Said (gestito dalla Maersk Sea-Land), Damietta e Tobruk, in quello meridionale, hanno un traffico meno intenso. Tuttavia dai dati del traffico del biennio 2008-2009 risulta evidente la rapidissima progressione di Porto Said, che si pone ormai come leader delle sponde meridionali del Mediterraneo Orientale e come il più temibile concorrente dei due maggiori *hub*

di *transshipment*. E ciò in uno scenario in profonda trasformazione nel quale alle difficoltà prodotte dalla crisi a Gioia Tauro e ad Algeçiras, ma anche agli altri *hub* di *transshipment* europei, con la sola eccezione di Malta, corrisponde una rapida avanzata dei nuovi *hub* nordafricani in Egitto, Tunisia ed Algeria. A questi ultimi, inoltre, occorre aggiungere quello che sta entrando in attività in Marocco, alle porte del Mediterraneo, vale a dire il nuovo *hub* di *transshipment* di Tangeri, su cui si sono concentrati importanti investitori internazionali. Nonostante la crisi infatti Tangier Medgate SA (costituita da Eurogate in *joint venture* con Contship Italia, MSC, CMA CGM e COMANAV) sta completando la realizzazione di un nuovo vasto complesso portuale per le grandi navi che circumnavigano l'Africa (entro il 2012 dovrebbe essere dotato del secondo terminal container), i cui container verrebbero inviati con flotte *feeder* sia verso l'Europa settentrionale che verso il Mediterraneo.

La concorrenza si profila particolarmente temibile per i porti italiani di *transshipment*, sia per quel che riguarda le linee oceaniche (Vicino, Medio, Estremo Oriente, Americhe e Europa) che quelle *feeder* (Mediterraneo e Mar Nero). Infatti destano preoccupazione tanto i costi del lavoro ed energetici, che nei paesi nordafricani sono largamente inferiori a quelli italiani (a Tangeri i costi del lavoro sono 1/5 di quelli italiani e a Port Said addirittura 1/10), quanto la realizzazione in questi terminali di nuove infrastrutture portuali e interportuali e di zone franche. Inoltre, nei porti africani le tasse di ancoraggio o non vengono applicate o sono inferiori a quelle italiane⁶.

Meno pressanti sono i problemi che destano i servizi *feeder*, strettamente collegati con lo sviluppo del *transshipment*. Essi hanno creato una fitta rete di relazioni marittime che copre l'intero Mediterraneo ed il Mar Nero, consentendo anche ai porti medio piccoli di inserirsi nel circuito dei grandi traffici internazionali e di servire mercati e destinazioni a domanda debole, che altrimenti sarebbero stati emarginati dai grandi flussi di traffico.

3. Gli *hinterland oriented port* mediterranei e le prospettive strategiche per il rilancio del traffico container dei porti italiani

La crescita del traffico container attraverso il Canale di Suez ha contribuito alla profonda trasformazione delle strutture all'interno dei principali porti industriali e commerciali mediterranei ed a

crearne di nuove dedicate al traffico container. Ne sono esempi tipici Genova, Barcellona, Marsiglia, Istanbul, Valencia, Il Pireo, La Spezia, Livorno, Napoli e Salerno, che guidano le classifica del traffico, con movimenti container intercontinentali diretti e movimenti *feeder*. Ma investimenti sono stati realizzati e sono in corso anche in altri porti minori, soprattutto nel Mediterraneo Orientale e nel Mar Nero.

Tra gli *hinterland oriented port* Valencia (dove operano la China Shipping Line e la Mediterranean Shipping Company) si è attestata saldamente al primo posto con 3,6 milioni di TEUs nel 2008 ed una crescita sorprendente (18,4% tra il 2007 ed il 2008), soprattutto in un periodo di crisi della maggior parte degli altri scali dell'Europa mediterranea. Un merito che va attribuito alla larga autonomia di cui gode la gestione portuale ed ai notevoli investimenti, che hanno trasformato la costa piatta e sabbiosa in nuove grandi banchine e infrastrutture, dotate di efficaci allacciamenti alla rete autostradale europea⁷.

Altro scalo che deve la sua vivacità ai flussi marittimi che seguono la via di Suez è quello di Istanbul, mentre i porti che seguono per entità di container movimentati dimostrano o un certa staticità, dopo un periodo di crescita intensa, come Barcellona, o un indebolimento come i porti liguri di Genova e La Spezia, travagliati dai contraccolpi della crisi economica e dai ritardi negli investimenti per l'adeguamento delle infrastrutture e l'allacciamento alle grandi direttrici di traffico europee⁸.

In prospettiva appare evidente che i porti mediterranei europei, e quelli italiani in particolare, dovranno affrontare sfide sempre più difficili per riprendere il loro processo di crescita e recuperare competitività nei confronti di quelli del *Northern Range*. Sfide che possono essere superate soltanto accelerando tanto gli investimenti interni agli scali quanto quelli rivolti al loro *hinterland*, in modo da dar vita a piattaforme logistiche integrate nei sistemi intermodali regionali e nazionali⁹. Ma questi investimenti devono tener conto necessariamente che si delineano all'orizzonte strategie di più vasto respiro, che riguardano l'allacciamento alle TEN-T (*Trans-European Networks Transport*) e ai PEC (*Pan-European Corridors*). A tal riguardo un'attenzione particolare per l'Italia va rivolta al corridoio 24 "Dei due mari", Genova-Rotterdam, che potrebbe rivelarsi funzionale all'estensione dell'attività di Genova e dei porti liguri all'Europa centrale. Una scelta che tuttavia può rivelarsi pericolosa in mancanza di miglioramenti sostanziali della competitività degli scali liguri, poiché

potrebbe agevolare l'estensione dell'influenza dei porti del Nord verso il Mediterraneo¹⁰.

Altro elemento strategico dello sviluppo della portualità italiana, nel confronto con quella Nord europea per la conquista dei mercati dell'Europa Centrale e dell'Est, è rappresentato dal rilancio del sistema portuale dell'Alto Adriatico mediante nuove forme di collaborazione. Una prospettiva propiziata negli ultimi tempi dalla rinuncia alle tradizionali rivalità tra i porti italiani e quelli della Slovenia e Croazia al fine di sviluppare opportune sinergie nell'ambito di una comune piattaforma logistica del Nord Est. Infatti, Capodistria, Trieste, Venezia e Ravenna, con il contributo esterno di Fiume (Rijeka), in attesa che la Croazia entri a far parte dell'Unione Europea, hanno avviato un patto di collaborazione per lo sviluppo di strategie comuni. Patto che dovrebbe sbloccare le difficoltà incontrate sinora nello sviluppo di assi stradali e ferroviari comuni e, soprattutto, permettere di trarre il massimo vantaggio dalla realizzazione del Corridoio V (Lione-Torino-Venezia-Trieste-Capodistria-Lubiana-Budapest-Kiev), a cui farebbero capo i collegamenti ferroviari ad alta capacità e velocità Venezia-Lubiana¹¹.

Più incerte si presentano le possibilità per risol-

Tab. 6. Movimento di container nei principali porti italiani nel 2008.

Porti	TEUs	% sul Tot.	2008/2007 %
Gioia Tauro	3.467.772	33,06	12,69
Genova	1.766.605	16,84	-4,77
La Spezia	1.246.139	11,88	4,98
Taranto	786.655	7,50	4,06
Livorno	779.264	7,43	4,52
Napoli	481.521	4,59	4,49
Venezia	379.072	3,61	15,04
Trieste	331.316	3,16	26,24
Salerno	330.373	3,15	-14,26
Cagliari/Sarroch	254.617	2,43	-53,48
Savona/Vado	252.837	2,41	4,14
Ravenna	214.324	2,04	3,75
Ancona/Falconara	119.014	1,13	36,49
Palermo	32.708	0,31	2,96
Civitavecchia	25.213	0,24	-19,04
Catania	18.036	0,17	-19,85
Marina di Carrara	4.710	0,04	102,15
Bari	113	0	76,56
Altri	30.179	0,01	10,11
Tot.	10.520.468	100	-0,92

Fonte: Elaborazione dell'Autore su dati Assoporti.



levare dalla crisi il traffico container dei porti del Mezzogiorno e della Sicilia, toccati quasi esclusivamente da movimenti *feeder*. Tra le poche eccezioni si annovera quella di Napoli, il cui terminal container primeggia in Italia nel traffico con la Cina. Un traffico destinato a crescere con la realizzazione del nuovo terminal di levante, che si aggiungerà a quello CoNaTeCo (della Cosco, armatore cinese di stato e dalla MSC), e grazie ai recenti miglioramenti della rete infrastrutturale terrestre, che permettono l'interconnessione all'interporto di Marcianise-Maddaloni¹².

Restano aperte in ogni caso interessanti possibilità per Bari e Brindisi di acquisire un traffico container di cui, allo stato attuale, sono del tutto privi (Bari ha perduto il traffico container dopo la scelta di Maersk di dirottare i propri traffici a Port Said), qualora venisse attivato il Corridoio VIII sull'asse Adriatico-Mar Nero, che nel suo tracciato principale si sviluppa lungo la direttrice Durazzo-Tirana-Skopje-Sofia-Burgas e Varna, con l'interconnessione marittima ai due maggiori porti adriatici pugliesi. Per i porti maggiori della Sicilia e per il nuovo terminal di Augusta i progetti e le prospettive sono invece tutti rivolti verso lo sviluppo dello *Short Sea Shipping* e delle Autostrade del Mare.

4. Le prospettive di integrazione del *transshipment* con le Autostrade del Mare

Tra le sfide che si pongono ai porti per valorizzare al meglio la loro collocazione nel nuovo contesto mediterraneo non c'è soltanto l'integrazione nei sistemi logistici del retroterra, ma anche quella di rendere intercomunicanti le reti di *transshipment* con quelle dello *Short Sea Shipping* (cabotaggio internazionale) e delle Autostrade del Mare (*Motorways of the Sea*), reti non integrate e prive delle indispensabili interconnessioni.

Le Autostrade del Mare (che si avvalgono di navi *Ro-Ro* e *Ro-Pax*) sono attualmente in pieno sviluppo e sono tra i servizi marittimi mediterranei meno toccati dalla crisi, grazie alla loro crescente competitività nei confronti del trasporto terrestre. La continua ascesa di questi servizi coinvolge sia i paesi del versante settentrionale che quelli della sponda Sud del Mediterraneo e del Mar Nero, con in prima fila Italia, Spagna, Francia e Grecia. Un'ascesa propiziata dall'utilizzo di terminali *Ro-Ro* sempre più economici ed automatizzati e dagli investimenti relativamente contenuti per la realizzazione e l'ammodernamento delle banchine portuali e delle infrastrutture necessarie per poter

accogliere questa tipologia di traffico. In Italia in particolare già si avvertono i risvolti positivi dell'affermazione delle Autostrade del Mare, sollecitata anche dall'introduzione dell'*ecobonus*. Un incentivo che, pur richiedendo di essere perfezionato nei meccanismi di accesso ai finanziamenti, sta offrendo valide alternative al trasporto "tutto strada", tanto che negli ultimi tempi se ne propone l'estensione anche a livello europeo¹³.

A sostegno dello sviluppo e della intercomunicabilità delle differenti reti del trasporto marittimo e della loro interconnessione con quello terrestre concorrono da qualche tempo:

- Le iniziative a sostegno del Partenariato Euro-Mediterraneo ed in particolare i programmi dell'Unione che annoverano tra le priorità interventi per rafforzare il ruolo dei porti e i loro collegamenti con il retroterra (Interreg, Medoc, Archi-Med e Marco Polo)¹⁴.
- L'estensione al Mediterraneo del sistema globale di navigazione satellitare Galileo (*Global Navigation Satellite System*), essenziale per dar vita ad una rete dei trasporti transmediterranea più sicura.
- L'impegno crescente che i Governi regionali, a vario titolo e con diverse modalità, stanno assumendo nel settore della logistica. A tal proposito occorre citare le proposte avanzate dalla Commissione Intermediterranea (CIM), articolazione sud della CRPM (Conferenza delle Regioni Periferiche Marittime d'Europa), composta attualmente da una cinquantina di regioni appartenenti a dieci Stati, sette dei quali membri dell'Unione Europea (Italia, Spagna, Grecia, Francia, Portogallo, Cipro e Malta) e tre delle rive sud ed est del Mediterraneo (Marocco, Tunisia e Libano) che hanno lo status di membri associati¹⁵.

5. Conclusioni

La crescita della capacità di transito del canale di Suez, in risposta alle esigenze di un traffico in continua inarrestabile ascesa e che utilizza navi sempre più grandi e capienti, è ormai da alcuni decenni in sintonia con lo spostamento dell'asse economico mondiale dall'Atlantico al Pacifico e con l'aumento dei flussi di merci tra i paesi dell'Oriente Asiatico, il Golfo Persico l'Europa ed il Nord America. L'importanza crescente di questo nodo strategico, attraverso il quale passano alcune delle maggiori direttrici marittime transcontinentali, si associa allo sviluppo delle funzioni di transito del Mediterraneo ed al rilancio dei suoi

porti. Particolarmente rilevante è stata l'espansione dei porti di *transshipment*, sostenuta dal successo delle rotte *pendulum* che hanno come baricentro il Mediterraneo e le loro diramazioni verso il Medio Oriente, Singapore e l'Estremo Oriente da un lato e dall'altro verso l'Europa e le coste Atlantiche del Nord America, soprattutto dopo la saturazione delle capacità di transito del Canale di Panama.

Le funzioni di transito del Mediterraneo sono decollate anche grazie alle strategie dei *leader* mondiali del trasporto container e della gestione dei terminali, che hanno attivato nuove linee e investito direttamente in molti scali, decretandone una vertiginosa espansione. Nel Mediterraneo, infatti operano ormai 8 grandi porti *hub* di *transshipment* e si è irrobustito il traffico di diversi porti "tradizionali", soprattutto di quelli che hanno realizzato nuove infrastrutture marittime e interportuali e migliori collegamenti con il retroterra.

Dagli anni Novanta gli scali mediterranei hanno eroso quote di mercato ai porti del *Northern Range*, grazie alla possibilità risparmiare alcuni giorni sul percorso delle navi. Pur tuttavia rimane ancora evidente la frammentazione e il livello ancora modesto del traffico dei maggiori porti mediterranei nel contesto globale, che ne rende fragile lo sviluppo, soprattutto in un periodo di crisi economica come quella attuale. Occorre considerare poi che i grandi scali del Nord (Rotterdam, Amburgo, Anversa e Brema) offrono maggiori garanzie in termini di sistemi logistici, grazie alle loro superiori capacità tecniche, organizzative e di mercato, per cui sono e saranno ancora a lungo competitivi e ai primi posti per movimento delle merci e dei container nelle classifiche europee e internazionali. Un dominio incontrastato, appena attenuato dalle scelte delle grandi compagnie marittime internazionali che gestiscono i traffici ed i terminali container, che non di rado con le loro alternative logistiche trasformano sempre più spesso la competizione tra il *Northern Range* e il *Southern Range* in collaborazione tra "sistemi a rete".

Le previsioni dei maggiori operatori specializzati nel trasporto marittimo rendono evidente che, superata l'attuale crisi economica internazionale, il traffico container dei porti del Mediterraneo è destinato a svilupparsi ulteriormente e con grande rapidità, ma è altrettanto evidente che a crescere saranno solo quelli che saranno in grado di accrescere la loro competitività. I porti mediterranei europei, e quelli italiani in particolare, dovranno affrontare infatti sfide sempre più difficili, che non riguardano soltanto la capacità di recuperare competitività nei confronti dei porti Nord Europei

e degli *hub* del Nord Africa, ma anche quella di attenuare la reciproca concorrenza con forme di collaborazione sempre più estese. Basti considerare che a fronte delle difficoltà prodotte dalla crisi a Gioia Tauro e ad Algeçiras emerge la rapidissima progressione di Porto Said, che si pone ormai come leader delle sponde meridionali del Mediterraneo Orientale e come il più temibile concorrente dei due maggiori *hub* europei di *transshipment*, mentre alle porte del Mediterraneo si profila un altro temibile concorrente come Tangeri.

D'altra parte questi scenari in rapido movimento rendono necessari ma non sufficienti gli investimenti interni agli scali, come dimostrano le realtà portuali più vive, da Valencia a Koper, che fondano la loro vitalità sullo sviluppo delle infrastrutture del retroterra. È essenziale infatti che i porti mediterranei siano sostenuti nel retroterra da piattaforme logistiche plurimodali (capaci di interconnettere porti, interporti, teleporti e grandi direttrici del traffico stradale e ferroviario), organizzate su basi imprenditoriali e attrezzate per svolgere funzioni nodali nell'ambito dei corridoi plurimodali Euro-Mediterranei. A tal riguardo occorre rilevare che emerge sempre più pressante la richiesta di quasi tutti i maggiori porti mediterranei europei di una integrazione nei sistemi multimodali delle *Trans-European Network T* e dei Corridoi paneuropei. Si pone infine, il problema della integrazione del *transshipment* con le Autostrade del Mare (che si avvalgono prevalentemente di navi *Ro-Ro* e *Multipurpose*) in una catena logistica *door-to-door*, un problema che vede in primo piano Italia, Spagna e Grecia, paesi ai quali offre fondamentali alternative infrastrutturali alla modalità stradale, ma che rappresenta in prospettiva un elemento vitale anche per lo sviluppo dei porti del Mezzogiorno e delle isole maggiori italiane.

Bibliografia

- Appetecchia A., Sommariva M., *Opzione mediterranea 2006: alla ricerca della competitività del sistema logistico italiano oltre l'alibi del gap infrastrutturale*, Roma, 2006, Isfort.
- Baccelli O., Ravasio M., Sparacino G., *Porti italiani. Strategie per l'autonomia e l'intermodalità. Il caso dei porti liguri*, Milano, 2007, EGEA.
- Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A., «Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo», in *Questioni di Economia e Finanza*, Roma, 2009, Banca D'Italia, 39, pp. 4-38.
- Bologna S., «I porti del Sud dal *transshipment* alla logistica», in AA.VV., *Il Trasporto Internazionale di Container, la Portualità Italiana, la Logistica*, Roma, 2001, CNEL, pp. 5-31.
- Bologna S., D'Agostino Z., *Rapporto sulla portualità*, Napoli, 2007, Assoporti/Logica.



Bologna S., D'Agostino Z., *La missione della portualità italiana dalla crisi alla ripresa del 2006*, Roma, 2007, Isfort.

Borruso G., Carbone S.M., Malinconico C., Maresca M., *Europa Mediterraneo. Un'idea di strategia dei trasporti*, Bologna, 2006, il Mulino.

Business Monitor International, *Egypt Shipping Report 2010, Q1*, Rockville (Ma), 2009, dicembre.

Censis-Assoport, *La portualità come fattore di sviluppo e modernizzazione*, Roma, 2008, Censis.

Clarkson Research Services Ltd., *Container Intelligence Quarterly*, Londra, 2009, CRS.

Drewry Shipping Consultant, *Container Market Annual Review and Forecast 2009/10*, Londra, 2009a, Drewry Publishing, ottobre.

Drewry Shipping Consultant, *Annual Review of Global Container Terminal Operators 2009*, Londra, 2009b, Drewry Publishing, luglio.

Informa Cargo Information, *Containerisation International Yearbook 2010*, Informa UK, Londra, 2009, dicembre.

Matteucci R., Perasso G., *Competitività della portualità italiana*, Roma, 2004, CNEL.

Meersman H., van de Voorde E., Vanelslander T. (a cura di), *Future Challenges for the Port and Shipping Sector*, Informa UK, Londra, 2008.

Midoro R., Ferrari C., Parola F. (a cura di), *Le strategie degli ocean carrier nei servizi logistici*, Milano, 2007, Angeli.

Munari T., *Gioia Tauro oltre il transhipment. Cronache da un progetto*, Roma, 1997, Isfort/Gangemi.

Nicolia D., *La strategia euro-mediterranea. Prospettive politico-economiche per il Mezzogiorno*, Milano, 2005, Angeli.

Notteboom T., Rodrigue J.P., «The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution», in *Geojournal*, 74 (1), 2009, pp. 7-22.

Ocean Shipping Consultants, *The European & Mediterranean Containerport Markets to 2015*, Chertsey (Surrey), 2006, OSC.

Ocean Shipping Consultants, *North European Container ports Markets to 2020*, Chertsey (Surrey), 2009, OSC.

Siviero L., *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*, Milano, 2005, Angeli.

Note

¹ La See Navigation Circular No. 2/2010, della Suez Canal Authority, stabilisce che dal 20 gennaio 2010 “vessels with a beam of 164 feet can transit the Canal with a draft of 66 feet”, non possono attraversare il canale le superpetroliere da oltre 300.000 tonnellate a pieno carico, le ULCC (*Ultra Large Crude Carriers*), che continuano a bypassare il Canale seguendo la via del Capo di Buona Speranza.

² Sono soprattutto le navi che trasportano le merci asiatiche, in particolare quelle provenienti dalla Cina e dirette verso la costa orientale degli Stati Uniti, che hanno contribuito a saturare le capacità del Canale di Panama (lungo 77 km), che, a causa delle chiuse, consente meno di trenta passaggi al giorno. Per far fronte al traffico crescente le autorità locali hanno avviato un piano di ampliamento che, in prospettiva, potrebbe ridurre la rendita di posizione del Mediterraneo; la capacità di trasporto prevista al termine dei lavori, nel 2015, appare però già inadeguata agli attuali sviluppi del gigantismo navale.

³ Il timore degli armatori nei confronti della pirateria sono cresciuti soprattutto dopo i molteplici episodi del 2008 (un anno record per la pirateria: 293 navi attaccate, 49 sequestrate, 889 membri di equipaggio presi in ostaggio ed addirittura 21 trucidati), culminati con la cattura di una delle maggiori petroliere saudite. Un timore che permane, sebbene, come è

stato chiarito da fonti egiziane, il passaggio attraverso lo Stretto di Ab el Mandeb per raggiungere Suez sia protetto dalle flotte navali europee, statunitensi e russe, dispiegate di recente. Il Canale di Suez inoltre sarebbe, secondo le stesse fonti, una via più sicura rispetto a quella del Capo di Buona Speranza, dove non esiste una simile protezione; lo dimostrerebbe il fatto che la super-petroliera Sirius Star, di proprietà saudita, oggetto di una spettacolare cattura da parte dei pirati nel novembre 2008, al largo della costa keniota, era diretta in realtà negli Stati Uniti attraverso il Capo e non Suez, date le sue dimensioni.

⁴ La crescita media del traffico container dei maggiori porti mediterranei dal 2000 al 2008 si è attestata intorno al 10% annuo (in Italia intorno al 6,2%, da 7,1 milioni di TEUs nel 2000 a circa 10,5 nel 2008) mentre quella dei maggiori porti nord europei ha superato il 12%.

⁵ Gioia Tauro, dopo aver raggiunto il suo record storico nel 2007, con 3,5 milioni di TEUs, ha subito nel 2008 una prima flessione, trasformata in un vero crollo nel 2009. In questo porto il *transhipment* copre circa il 96% del movimento totale; solo una modesta percentuale, intorno al 3,5% dei container viene avviato per ferrovia verso i centri intermodali di Nola, Bologna, Padova e Milano.

⁶ Nei primi mesi del 2010 i responsabili dei porti di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto, per fronteggiare la concorrenza nordafricana, hanno stipulato un accordo di cooperazione per l'attuazione di progetti comuni aventi come punti qualificanti: lo sviluppo di sinergie capaci di farne un unico terminal virtuale; la creazione di un corridoio franco tra i tre porti; il miglioramento delle infrastrutture per velocizzare il movimento dei container e ridurre i costi; il miglioramento della sicurezza.

⁷ Importante fattore di crescita del traffico dei porti spagnoli di Valencia e Barcellona, che nell'ultimo decennio hanno conosciuto un'esplosione del movimento dei container, è il loro inserimento in regioni dotate di forte autonomia amministrativa, fiscale e finanziaria, che permette loro di trattenere buona parte delle entrate portuali e di reinvestirle in infrastrutture.

⁸ Molte delle difficoltà aggiuntive dei porti italiani rispetto a quelli spagnoli sono dovute al fatto che mentre gli interventi relativi al sistema portuale spagnolo si concentrano su 4 porti (due sul Mediterraneo, Valencia e Barcellona, uno sull'Atlantico, Bilbao, ed uno di *transhipment*, Algeciras), quelli italiani si disperdono su un numero ben maggiore di porti sedi di Autorità Portuale. La crisi e l'esiguità delle risorse disponibili per migliorare le strutture portuali hanno alimentato di recente un clima di scontro e non sono mancate proposte provocatorie, tra le quali quella di canalizzare più risorse non tanto verso i porti di *transhipment* (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) quanto verso quelli di destino. Porti cioè che non rappresentano semplici snodi logistici, ma con solidi mercati alle spalle, come gli scali liguri e dell'Alto Adriatico.

⁹ I problemi dei porti italiani, esplosi nel 2008 in seguito alla crisi economica, hanno posto all'attenzione del Governo, su sollecitazione dell'Assoport, la necessità di inserire nella legislazione nazionale importanti novità e di avviare adeguati interventi in relazione a: l'abbattimento delle tasse di ancoraggio; l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali in funzione dell'autofinanziamento delle infrastrutture; l'integrazione dei porti in sistemi logistici integrati, dotati di strutture interportuali e di tutte le interconnessioni stradali e ferroviarie e all'eliminazione dei “colli di bottiglia” del sistema logistico nazionale. I principali svantaggi competitivi dei porti italiani derivano infatti dalla carenza delle infrastrutture terrestri, che rendono frammentato il ciclo logistico nazionale (Beretta *et al.*, 2009).

¹⁰ Allo stato attuale, invece, non è possibile valutare a pieno gli effetti che potrebbe produrre sui porti del Mediterraneo Occidentale il progetto Ferr-Med, destinato alla realizzazione di un

grande asse ferroviario per il trasporto delle merci che partendo da Stoccolma dovrebbe unire i porti del Mar Baltico e del Mare del Nord e, attraverso le valli del Reno e del Rodano, collegare quelli del Mediterraneo occidentale, per proseguire poi in Marocco ed Algeria, connettendosi con il più importante asse Est-Ovest dell'Unione Europea. Tale progetto infatti è stato definito soltanto nelle linee generali e non adottato ancora dall'Unione Europea, ma senza dubbio il tracciato proposto in prima istanza, in mancanza di adeguate correzioni, finirà per agevolare i porti spagnoli rispetto a quelli italiani.

¹¹ Attualmente a fronte della crisi che travaglia Trieste, e non soltanto per quanto riguarda il traffico di container, si registra una costante espansione di Koper, risultato non soltanto dei notevoli investimenti portuali e della zona franca estesa ad una vasta parte dell'area portuale, ma anche dello sviluppo delle infrastrutture viarie e ferroviarie con il retroterra che si estende ai paesi dell'Europa centro-orientale privi di sbocchi sul mare (Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia).

¹² A Napoli arrivano dalla Cina soprattutto prodotti tessili destinati al mercato europeo e al distretto tessile e confezioni vesuviano, circa il 20% del valore dell'import tessile italiano dalla Cina, ma anche macchine fotografiche digitali, televisori al plasma, telefonini, scarpe, parte dei quali alimenta anche il commercio clandestino.

¹³ In Italia si calcola che lo sviluppo delle Autostrade del Mare possa condurre ad una drastica riduzione dei costi ambientali del trasporto, mediante una riduzione del traffico dei mezzi

pesanti in termini generali e in particolare nelle aree congestionate del sistema autostradale di collegamento fra Nord e Sud. D'altra parte la Confederazione Italiana degli Armatori ha calcolato che un viaggio stradale su una tratta media nazionale, costa circa 300 euro in più rispetto alla via marittima che, tra l'altro, fa risparmiare il 40% sui costi ambientali, evita la congestione delle reti stradali ed è altrettanto veloce.

¹⁴ Il programma Marco Polo è volto a favorire il riequilibrio modale, l'intermodalità e l'integrazione logistica del trasporto marittimo, ferroviario e fluviale.

¹⁵ Diverse regioni italiane hanno stipulato accordi internazionali nell'ambito della CIM, tra i quali assumono particolare importanza per lo sviluppo del trasporto marittimo quelli riguardanti: a) la definizione delle direttrici delle Autostrade del Mare Adriatico-Joniche, per collegare logisticamente i porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi, Taranto e Catania con i porti greci di Igoumenitsa, Patras e Volos e quello sloveno di Koper; b) la definizione delle direttrici delle autostrade del mare Mediterraneo Ovest, per collegare logisticamente i porti di Genova, Livorno, Piombino, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Cagliari e Palermo con i porti spagnoli di Algeçiras, Tarragona, Valencia, Alicante e Barcelona e con i porti francesi di Sète e Marsiglia; c) l'integrazione del corridoio 1 (Berlino-Verona-Napoli-Palermo) con l'autostrada del mare che attraverserà orizzontalmente il Mediterraneo (Spagna-Mediterranea-Sicilia-Grecia-Turchia) in funzione di una interconnessione dei collegamenti Nord-Sud e Est-Ovest.

