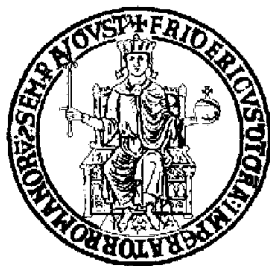


**Università degli studi di Napoli “Federico II”**



**Facoltà di Ingegneria**

**Corso di laurea in Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio**

*TESI DI LAUREA*

***Scenari di traffico marittimo  
intercontinentale per i porti  
dell'Italia meridionale.***

Relatore: Prof. Ing. Marino de Luca  
Candidato: Dario Di Paola, matr. 049/1162  
Anno Accademico 2009-2010

L'obiettivo di questo studio è la valutazione dell'attrattività dei porti dell'Italia meridionale nei confronti del traffico che, impegnando la rotta intercontinentale Asia/Europa, attualmente transita attraverso il Mediterraneo. L'interesse per questo tema è molto forte dato che l'eventuale intensificazione dei flussi merci sul territorio determinerebbe un incremento dell'accessibilità da/verso le regioni del Mezzogiorno, condizione necessaria ai fini della localizzazione di nuove attività economiche.

I presupposti di un tale sviluppo si basano sul nuovo assetto che ha assunto il commercio mondiale in seguito ai mutamenti di carattere socio-politico, economico e tecnologico degli ultimi due decenni. L'ascesa dei paesi emergenti, l'affermazione delle economie di scala e la diffusione del traffico container hanno determinato un'attenzione sempre maggiore dell'Europa verso i mercati orientali, fino a spostare l'asse dei principali scambi commerciali dall'Oceano Atlantico alla rotta Asia-Europa. La tabella seguente confronta la dinamica, riferita al decennio 1995-2005, del traffico container relativo ai principali collegamenti di rilievo globale.

<b>Dinamica dei flussi via mare che impegnano le principali rotte intercontinentali nel decennio 1995-2005 (valori in milioni di TEU)</b>			
<b>Anno</b>	<b>Rotta Transpacificca</b>	<b>Rotta Asia-Europa</b>	<b>Rotta Transatlantica</b>
1995	7,48	5,10	2,70
1996	7,62	5,70	2,60
1997	8,28	6,00	2,80
1998	8,55	6,20	3,00
1999	9,21	6,80	3,10
2000	8,84	8,10	5,10
2001	11,05	10,00	6,30
2002	12,71	10,10	4,10
2003	14,24	12,20	4,60
2004	16,60	14,10	4,90
2005	18,20	15,50	5,10
Variazione 95-05	+143%	+202%	+92%
CAGR 95-05	9%	12%	7%

Fonte: *Scenari di sviluppo del traffico container nel cluster portuale campano*, LOGICA – Logistica in Campania, Napoli (2007).

Secondo recenti studi, il 75% della merce scambiata lungo le rotte Asia-Europa, sceglie come terminal europeo uno dei porti del Northern Range<sup>1</sup>, nonostante quelli della facciata meridionale siano più vicini alla giacitura della rotta. È importante comprendere quali siano le cause di questa scarsa competitività dei porti del sud e se gli interventi previsti sul territorio siano sufficienti a rilanciare la loro attrattività. L'analisi è stata suddivisa in tre fasi.

<sup>1</sup> L'insieme portuale maggiore d'Europa che comprende tutti i porti inclusi tra lo scalo francese di Le Havre e quello tedesco di Amburgo, tra cui due dei maggiori porti mondiali: Rotterdam (Olanda) e Anversa (Belgio).

Nella prima è stata esaminata la domanda di mobilità delle merci sul territorio dell'Unione Europea con il fine di stimare l'entità dei flussi, individuarne la loro caratterizzazione modale e la distribuzione tra le varie regioni. I risultati di queste operazioni sono racchiusi in grandi matrici Origine/Destinazione dalle quali è possibile valutare il traffico potenzialmente attraibile dal sud Italia.

Nella seconda fase è stata esaminata l'offerta infrastrutturale ed organizzativa dei porti italiani, individuando i punti deboli e le strozzature, che li penalizzano rispetto alla concorrenza europea, e gli interventi atti a risolverli. L'analisi si concentra in modo particolare sul sistema portuale campano l'unico al sud, secondo i dati emersi, a gestire aliquote interessanti di flussi in ingresso/egresso dal territorio (*traffico gateway*). Gli interventi infrastrutturali dello *scenario futuro* presi in considerazione sono l'adeguamento dei collegamenti tra porti campani e relativi interporti ed il completamento delle direttrici ferroviarie ad *alta velocità e/o alta capacità* già previsti sul territorio italiano e degli altri paesi membri dell'Unione. Queste soluzioni garantiranno l'aumento delle tracce orarie, delle velocità medie commerciali e degli indici di sicurezza connessi al trasporto merci.

Nell'ultima fase si è adottato uno strumento di valutazione della ripartizione del traffico tra i vari percorsi alternativi, nel caso in cui si intervenisse opportunamente sui porti e sui collegamenti tra questi e le regioni più interne. Il modello di scelta considerato è stato messo a punto da *LOGICA – Logistica in Campania* ed adattato al caso in esame. In particolare si è aggiunto un ulteriore parametro, rappresentato da una *variabile ombra*, ovvero la capacità per i porti in esame di ospitare imbarcazioni di grandi dimensioni. Questa operazione si è ritenuta necessaria alla luce delle nuove tendenze che hanno caratterizzato il trasporto via mare su lunga distanza negli ultimi anni, ovvero l'aumento del transhipment, lo sviluppo dello slow steaming e la

I risultati ottenuti escludono la possibilità che i porti dell'Italia meridionale possano ambire al ruolo di gate per le regioni dell'Europa continentale. L'area di afferenza del sistema campano è limitata piuttosto alle regioni del centro-sud e già oltre la Toscana la probabilità che gli operatori fruiscano dei suoi servizi è pressoché nulla. La perdita di competitività sulle lunghe distanze dipende dagli costi (generalizzati) relativi al trasporto ferroviario ancora troppo alti per poter competere con il trasporto via mare. Pertanto, in riferimento al traffico intercontinentale Asia-Europa, la connotazione periferica dell'Italia meridionale, lontana dalle maggiori aree di produzione e consumo del continente, rendono vana la sua posizione baricentrica nel cuore del Mediterraneo.