

2012

*Osservatorio
PLM*



INTERMODALITÀ: DALLE INFRASTRUTTURE ALLO SVILUPPO DEI SERVIZI

Rapporto 2012

Ancona, dicembre 2012

Responsabile progetto: Ida Simonella
Responsabili scientifici: Paolo Pettenati, Valeriano Balloni

INDICE

INTRODUZIONE - SUPERARE L'ALIBI INFRASTRUTTURALE

PARTE PRIMA - UNA LEGGE A SOSTEGNO DELL'INTERMODALITA' NELLE MARCHE

1.1. Riequilibrio modale e sostenibilità: gli indirizzi normativi.....	5
1.2. Da piattaforma a gateway: uno strumento per la crescita del sistema logistico regionale	9
1.3. Dare gambe al disegno TEN-T dell'Unione Europea.....	16
1.4. Il disegno di legge e la questione da affrontare	17
1.5. I benefici attesi	23

PARTE SECONDA - Terminal Handling Charges (THC) E COMPETITIVITA' DEL PORTO DI ANCONA

2.1. Tariffe di THC – dalle origini ad oggi	30
2.2. L'indagine sugli armatori	34
2.3 Porto di Ancona e THC: competitività e criticità	39

PARTE TERZA - La Piattaforma Logistica delle Marche (PLM): NODI SEPARATI O APPROCCIO INTEGRATO?

3.1. Koper: modello e governance	42
3.2. Autorità Portuali e partecipazioni societarie	46
3.3. Quale percorso per la PLM	50

SINTESI E CONCLUSIONI.....	54
----------------------------	----

Allegato 1 – THC – Questionario sottoposto agli armatori.....	60
---	----

Allegato 2 – Autorità Portuali italiane e partecipazioni societarie	64
---	----

INTRODUZIONE: SUPERARE L'ALIBI INFRASTRUTTURALE

Gli studi dell'Osservatorio sulla Piattaforma Logistica delle Marche hanno spesso concentrato l'attenzione sul sistema delle infrastrutture, denunciando e quantificando gli effetti economici e sociali che derivano dalla incompleta realizzazione delle opere. Sappiamo che portare a termine le opere a mare del porto, il collegamento veloce alla grande viabilità, alcune opere strategiche dell'Interporto di Jesi, avrebbe la possibilità di far decollare il sistema PLM ben oltre i volumi di attività odierni. E' chiaro che quelle opere costituiscono tasselli essenziali per la ripresa e il definitivo sviluppo dei traffici.

Abbiamo anche più volte ribadito che la strada per la crescita passa per il decollo dell'intermodalità. Sviluppare il combinato terrestre è sicuramente la prima mission dell'interporto di Jesi, mentre lavorare sul combinato marittimo può essere l'occasione per attivare servizi di trasporto container destinati non solo al mercato regionale ma anche a territori di produzione e consumo più lontani e più ricchi di quello locale, come il Nord Italia e il Nord Europa.

Ebbene, sul fronte delle infrastrutture ferroviarie destinate al trasporto delle merci, il sistema locale presenta una buona dotazione sia nei nodi della PLM (porto e interporto) sia lungo la rete principale, ovvero la dorsale adriatica. Molti passi avanti sono stati fatti negli ultimi anni: il terminal dell'interporto è pienamente operativo, alcuni interventi di rilievo per rendere più efficiente l'ultimo miglio ferroviario nel porto sono stati realizzati, la strozzatura legata alla galleria di Cattolica è stata praticamente eliminata.

Certo, i margini di miglioramento ci sono eccome: ad esempio la dorsale romana resta un'infrastruttura inaccessibile per il mercato dei servizi intermodali e la mancanza della stazione ferroviaria nell'interporto di Jesi determina di fatto un maggior costo treno, che il mercato non è disposto ad assorbire.

Le condizioni che impediscono lo sviluppo dei servizi intermodali attengono però, come purtroppo in tutto il Paese, anche ad altre questioni, principalmente ai costi complessivi del servizio ferroviario rispetto alla modalità stradale, imputabili tra gli altri agli elevati costi delle manovre ferroviarie, ai costi di terminalizzazione, tutti aggiuntivi rispetto a quelli di trazione. In pratica, i maggiori costi derivano in buona misura da inefficienze infrastrutturali, ma non solo.

Come mostrano le analisi contenute in questo Rapporto, sono necessari alcuni interventi per rendere più competitivi i servizi intermodali potenzialmente

attivabili dalla Piattaforma logistica delle Marche, riducendo i costi dei servizi stessi e migliorando l'efficienza del modello di gestione, tenuto conto della dotazione attuale di infrastrutture.

In particolare gli ambiti delle analisi e delle conseguenti proposte contenute nel Rapporto sono tre.

1) Il primo riguarda una **legge regionale sull'intermodalità** che preveda un contributo per ogni spedizione che utilizzi la soluzione ferroviaria combinata con strada o mare. Si tratta di un percorso già sperimentato in altre regioni (Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia) con un buon successo in termini di servizi intermodali attivati. Si ipotizza dunque un'analogia legge per le Marche, declinando le questioni e le problematiche che vanno affrontate specificatamente dalla regione

2) Il secondo ambito di indagine attiene alla **competitività del porto di Ancona** relativamente ai **Terminal Handling Charges**. Si tratta dei costi di terminalizzazione dei container di un porto, sostenuti dagli armatori e corrisposti ai terminalisti per le movimentazioni di gru e di piazzale. E' chiaro che tali costi incidono sull'attrattività del porto per il traffico container *tout court*, ma incidono anche sui costi di eventuali servizi multimodali che contemplino modalità marittima e ferroviaria.

3) Il terzo ambito di indagine è più articolato e complesso. Si tratta di individuare se e come la piattaforma logistica potrebbe avere una maggiore efficacia nel mercato dell'intermodalità presentandosi come un soggetto integrato, al limite unico, piuttosto che come somma di singoli nodi. Questo nuovo assetto comporterebbe l'adozione di un modello gestionale integrato in grado di offrire una gamma organica e completa di servizi per l'intermodalità.

Il prosieguo del Rapporto presenta nell'ordine i tre ambiti di analisi e di proposte. Seguono infine la sintesi e le conclusioni.

PARTE I - UNA LEGGE A SOSTEGNO DELL'INTERMODALITÀ NELLE MARCHE

4 ragioni per sostenere una legge intermodale

Una legge a sostegno dell'intermodalità nelle Marche, è auspicabile per una serie di ragioni.

- **Innanzitutto occorre riequilibrare a favore di modalità eco-sostenibili ed *energy saving*** il trasporto delle merci, che partono o arrivano nelle Marche. La soluzione ferroviaria consentirebbe di ridurre il numero di mezzi pesanti in circolazione, l'inquinamento atmosferico, la congestione del traffico e aumenterebbe peraltro la sicurezza stradale. E' un'operazione non più rimandabile, se si pensa ai segnali preoccupanti lanciati, in questa regione, soprattutto dal suo capoluogo Ancona, considerata una delle città più inquinate d'Italia. Questa operazione ci consentirebbe di essere in linea con le direttive europee e di rispondere agli indirizzi normativi in materia sia nazionali che regionali.
- **Supportare le crescita.** Una legge a favore dell'intermodalità consentirebbe di favorire la crescita e lo sviluppo dei traffici ferroviari su relazioni già esistenti e su nuove relazioni, in modo da dare impulso all'industria logistica marchigiana e al sistema economico nel suo complesso.
- **Tale legge potrebbe rappresentare inoltre un buon strumento per avviare quella trasformazione della piattaforma logistica delle Marche in gateway.** Si è più volte ricordato che la soluzione intermodale ferro-mare rappresenta, in assenza (almeno per ora) di collegamenti diretti alla grande viabilità, uno strumento essenziale per catturare traffici oltre il tradizionale bacino di mercato regionale. Può inoltre essere l'occasione di sviluppare combinato terrestre, in particolare dall'interporto di Jesi, che comunque è in una fase di start up e in un contesto imprenditoriale locale "disabituato" all'utilizzo del treno per il trasporto delle merci.
- **Dare spessore al disegno TEN-T.** Ad oggi porto, interporto e tratta Bologna Ancona rientrano nei programmi infrastrutturali prioritari dell'Unione Europea, che mantiene un occhio attento allo sviluppo del trasporto ferroviario.

1.1. RIEQUILIBRIO MODALE E SOSTENIBILITÀ: GLI INDIRIZZI NORMATIVI

L'attenzione dell'UE al tema

Una politica a sostegno dell'intermodalità risponde perfettamente alle linee di indirizzo dell'Europa, ma anche agli indirizzi nazionali e regionali sullo sviluppo

dello *shifting*
modale

sostenibile dei trasporti.

In particolare lo *shifting* modale verso trasporti più sostenibili dal punto di vista ambientale è un tema che ha avuto un'attenzione particolare da parte delle politiche europee fin dal Consiglio Europeo di Göteborg, nel 2001, durante il quale si dichiarava che le misure che favoriscono il passaggio dal trasporto su gomma a modalità più rispettose dell'ambiente sono al centro della politica per un trasporto sostenibile.

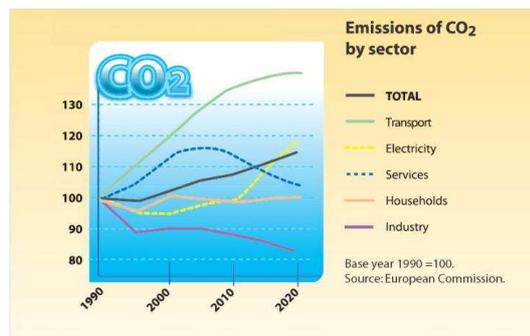
Il concetto è stato quindi ripreso dalla Commissione Europea nei *White Papers* sui trasporti che si sono succeduti nell'ultimo decennio.

Nel Libro Bianco del 2001 'European transport policy for 2010: time to decide' (COM (2001) 370 def del 12.9.2001) e mantenuto nella rivisitazione del 2006 (COM (2006) 314 del 22.06.2006)....si legge che "una politica per una mobilità sostenibile europea deve fondarsi su un ventaglio più ampio di strumenti e politiche che favoriscano, ove necessario, il trasferimento del traffico a favore di modi di trasporto meno inquinanti, soprattutto sulle lunghe distanze, nelle aree urbane e lungo i corridoi congestionati".

Nel 2006 a sostegno di queste politiche venne istituito il **programma Marco Polo II**, il quale ribadiva la necessità di "contribuire a trasferire, per lo meno l'atteso aumento complessivo del traffico internazionale di merci su strada, ma preferibilmente un volume superiore, (...) verso una combinazione di questi modi di trasporto, dove i percorsi stradali siano i più brevi possibili. Il programma era dunque volto a potenziare l'intermodalità, a ridurre la congestione stradale e a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci nella Comunità. Per realizzare tale obiettivo il programma prevedeva azioni di sostegno destinate al trasporto merci, alla logistica e ad altri mercati rilevanti (...)"

Nel nuovo **Libro Bianco, pubblicato nel 2011**, la Commissione Europea, tra gli obiettivi illustrati, sottolinea la volontà di ottimizzare le performance della catena logistica multimodale, includendo un uso sempre maggiore di modalità di trasporto che utilizzino l'energia in maniera più efficiente.

L'obiettivo è quello di garantire lo spostamento, da strada a treno, del 30% della merce entro il 2030 e oltre il 50% per il 2050, per percorrenze superiori ai 300 km.



Questo obiettivo così ambizioso per l'Europa nasce dalla consapevolezza che il sistema dei trasporti nel suo complesso tende, più di ogni altro settore, ad incrementare le emissioni di CO₂ nell'aria. Se in termini assoluti il

comparto energetico è stato per anni il principale fattore di inquinamento dell'aria, sempre più nei prossimi anni questo primato sarà condiviso con il settore dei trasporti, a meno che merci e persone non si dirottino su modalità meno inquinanti.

I richiami nelle normative nazionali e

Anche a livello nazionale l'idea di un contributo a sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro è stata ampiamente recepita, attraverso l'iniziativa *ferrobonus*. L'art. 3 del Decreto Ministeriale n. 592 del 4 agosto 2010 (come modificato dal DM n. 750 del 14 ottobre 2010) indica che tale contributo è **destinato alle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario** che commissionino o abbiano commissionato servizi di trasporto combinato o trasbordato con treni completi. L'ammontare unitario è di 2 euro per treno/km.

...nelle Linee Guida per il Piano nazionale della Logistica

Anche le *Linee Guida per il nuovo Piano Nazionale della Logistica* approvate nel dicembre 2010 dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica contemplano la possibilità di affrontare la questione ferroviaria, anche con l'ausilio di incentivi.

Nel piano si riconosce che la crisi economica del nostro Paese, esplosa nel 2008, ha generato una progressiva riduzione dell'utilizzo della modalità ferroviaria. Questa si è sommata ad un processo di ridimensionamento della sfera di azione del principale operatore, Trenitalia, non compensata totalmente dall'ingresso di nuovi operatori, anche internazionali.

D'altro canto si è consapevoli che è necessario spingere verso l'alternativa ferroviaria per lunghe e lunghissime percorrenze, anche mediante l'internalizzazione dei costi esterni del trasporto su gomma.

E' un processo attivato anche strategicamente dai grandi Paesi europei sia con diffusi regimi di incentivazione, sia con investimenti consistenti in infrastrutture: la Francia ha varato per il 2009 un piano straordinario per il settore in cui si prevede il raddoppio dell'istadamento ferroviario da/verso i Grandi Porti entro il 2015; in Germania DB sta perseguendo una strategie di espansione verso Russia, Asia centrale e Cina, complementare a una rete di acquisizioni e joint venture portate a termine in Europa. Il piano riconosce a questo punto la necessità di utilizzare lo strumento degli incentivi al cargo ferroviario, come leva per la ripresa del mercato.

...il sostegno alla co-modalità e all'intermodalità

*(...) Attenzione particolare va dedicata ai **regimi di incentivazione** per l'intermodalità, **che il mercato indica, allo stato, come determinanti per orientare una quota non irrilevante della domanda verso combinazioni di trasporto diverse dal tutto-strada (modalità a sua volta sovvenzionata), con l'effetto di assicurare al vettore marittimo o ferroviario livelli di carico regolari e sufficienti ad offrire il servizio e di stimolare il caricatore o autotrasportatore a sperimentare e consolidare soluzioni di trasporto nuove, favorendo altresì forme di aggregazione della domanda.***

In entrambi i casi – intermodalità marittima e intermodalità ferroviaria – l'azione

pubblica deve favorire la concentrazione di traffici su collegamenti adatti allo shift modale, per distanze e tipologie di merci, con l'obiettivo di far emergere e consolidare i corridoi di terra o di mare che abbiano elevata valenza logistica, cioè rispondano effettivamente ai flussi di mercato, si connettano efficacemente alle reti a monte e a valle e, possano essere tendenzialmente accompagnati verso l'autosostenibilità.

*Il Piano regionale
Infrastrutture,
Trasporto,
Logistica delle
Marche*

A livello regionale non vi sono ancora iniziative organiche di sostegno finanziario all'intermodalità. Gli strumenti legislativi più completi in Italia fanno capo alla Regione Friuli Venezia Giulia e alla Regione Emilia Romagna.

Nelle Marche, negli ultimi due anni è stato finanziato il trasporto di barbabietole via ferrovia dalle Marche agli stabilimenti di trasformazione dell'Abruzzo, ma manca sicuramente una legislazione organica a livello regionale destinata al sostegno dell'intermodalità.

Il nuovo Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto, Logistica, approvato dall'assemblea regionale marchigiana nel luglio 2012, prende tuttavia già in considerazione questo aspetto e in particolare il possibile sostegno all'avvio di servizi intermodali.

*...e l'auspicio di
una legge
regionale.*

*Considerando i seguenti fattori di emissione medi nazionali relativi ai mezzi pesanti diesel: NOx = 5,2 g/veic*km; CO₂ = 700 g/veic*km; PM₁₀ = 0,37 g/veic*km; SOx = 0,13 g/veic*km; COVNM = 0,9 g/veic*km; CO = 1,8 g/veic*km; una seria riduzione del pesante inquinamento può derivare dal massimo possibile utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso i terminal in fase di realizzazione, resa possibile anche da un significativo intervento di sostegno al trasporto ferroviario merci ed in particolare al trasporto combinato.*

*Tale intervento **può attuarsi tramite una apposita legge regionale per il trasporto merci intermodale, che premi gli operatori di logistica per ogni Unità di carico (UTI) trasferita dalla gomma al ferro, con una quota fissa in base al tipo di Unità (container, cassa mobile, peso merce) per ridurre i costi fissi del trasporto, ed una variabile legata alla percorrenza.** Recenti esempi di analoghe legislazioni regionali (Friuli, Emilia-Romagna) possono costituire un utile confronto.*

Come pure va sottolineata la recente iniziativa delle Marche per organizzare il trasporto combinato strada-rotaia delle barbabietole da zucchero dalle campagne marchigiane all'Interporto e da qui via treno allo Zuccherificio del Molise, consentendo l'attuazione su ferro della campagna bieticola a partire dal 2010 e riducendo al tempo stesso il peso economico del trasporto oltre i 90 km per i produttori e l'inquinamento prodotto dal trasporto pesante.

1.2. DA PIATTAFORMA A GATEWAY: UNO STRUMENTO PER LA CRESCITA DEL SISTEMA LOGISTICO REGIONALE

Il ritardo italiano nel traffico ferroviario: i numeri...

Il trasporto ferroviario in Italia è da anni molto contenuto rispetto alla media europea. Recenti statistiche diffuse da Fedespediti, la Federazione degli spedizionieri internazionali, indicavano per l'Italia una media del 10% del traffico di merci su treno, contro l'11,8% della Gran Bretagna, il 15,7% della Francia e il 21,4% della Germania, e un valore medio europeo del 17%.

...e le ragioni

In passato il peso del traffico ferroviario in Italia era invece allineato alla media europea. Al declino hanno sicuramente contribuito fattori strutturali esogeni al settore e legati soprattutto alle trasformazioni dell'industria. Da produzioni basate su economie di scala e grandi volumi si è passati progressivamente a produzioni *just in time* con magazzini contenuti e continui rifornimenti di approvvigionamenti; le produzioni con filiera logistica a vocazione ferroviaria, come siderurgia, chimica, auto, si sono progressivamente ridotte e inoltre, lo sbilanciamento dei traffici nazionali fra Nord e Sud è risultato nel tempo fortemente crescente.

Alla componente strutturale si sommano gli effetti della crisi economica del 2008 e a tutt'oggi non vi sono segnali di miglioramento, come invece avvenuto in altri contesti europei come la Germania.

Gli effetti della liberalizzazione e lo squilibrio Nord Sud

Anche la liberalizzazione del trasporto ferroviario non ha prodotto integralmente i risultati attesi. Se è vero che nuovi operatori, soprattutto internazionali sono entrati nel nostro mercato, erodendo quote di mercato all'ex monopolista Trenitalia Cargo, complessivamente i volumi del traffico cargo sono diminuiti.

Il gruppo Trenitalia, ormai da alcuni anni sta attuando una politica di *exit strategy* dal settore merci, ritenuto fonte di perdite per la società, a fronte dei risultati positivi, prodotti dalle divisioni passeggeri e grandi stazioni. I nuovi operatori, invece, compresi i grandi gruppi internazionali tendono ad operare quasi esclusivamente da scali ferroviari del Nord Italia, garantendo servizi prevalentemente su direttrici internazionali.

La ragione di queste scelte è naturalmente dettata dal mercato.

- A Nord si concentrano i maggiori volumi di merci da trasportare e ciò consente di arrivare più rapidamente alla formazione di treni blocco e alla garanzia di servizi regolari; l'entità dei volumi è tale da giustificare anche le inefficienze dell'ultimo miglio e l'eccedenza di nodi logistici presenti; al sud invece ad inefficienze simili corrisponde anche una domanda ridotta e polverizzata.
- Dal Nord si muovono la maggior parte delle merci dirette in Germania o negli stessi porti del Northern range, con servizi *door to door*, spesso

arricchiti di logistica, che coprono lunghe distanze e consentono una minore incidenza dei costi di terminalizzazione sul valore del servizio complessivo.

La mappa dell'intermodalità italiana risulta dunque fortemente sbilanciata. Come illustrato in un recente rapporto del Censis¹, fatta eccezione per alcune zone della Puglia e per il polo Napoli – Interporto di Nola, l'intermodalità in Italia ha un confine ben preciso e si ferma nella linea ideale disegnata da porto di Livorno, Bologna e porto di Ravenna.

*I problemi
aggiuntivi dei porti*

L'onerosità e le inefficienze del servizio ferroviario italiano si sommano ad una generale diseconomicità nell'utilizzo del treno rispetto al camion, tipica del mercato italiano. Il traffico ferroviario non riesce ad essere competitivo a causa dei costi complessivi del servizio, imputabili agli elevati costi delle manovre ferroviarie, di terminalizzazione, aggiuntivi rispetto a quelli di trazione.

Nei porti la situazione, se possibile, è ancora peggiore.

Come noto in gran parte degli scali nazionali vi sono problemi di dotazione ferroviaria. I **fasci di binari** hanno una lunghezza che non consente la formazione di treni sufficientemente lunghi per essere economicamente convenienti; perché ciò avvenga sono necessari treni di una lunghezza di almeno 600-650 metri (come avviene in Germania). Nei principali porti italiani i binari di formazione del treno hanno lunghezze che oscillano intorno ai **400 metri**, come ai terminal di Trieste, Genova Sech, La Spezia.

Esistono in verità binari di appoggio che consentono, previo un congruo numero di manovre la costruzione di treni sufficientemente lunghi. Tuttavia le operazioni costano, in termini di tempo e di costi, il che rende ancora più difficile raggiungere la sostenibilità economica di un treno.

A volte mancano o sono completamente inadeguate le **tratte di raccordo** rispetto alla necessità di immettere i treni sulla rete principale in maniera efficiente.

A questi problemi si affianca spesso la mancanza di **un'organizzazione efficiente nella gestione dell'ultimo miglio**: ci si trova in presenza di frammentazione delle manovre ferroviarie portuali in termini di responsabilità, controllo ed efficienza. Di qui anche i forti ritardi temporali e la maggiore onerosità dei servizi.

Ritardi burocratici e doganali (Fedespedi lamenta anche una produttività più bassa legata ad orari di apertura sensibilmente più contenuti rispetto a quelli del

¹ CENSIS-UIR (2009), Il disegno dell'interportualità italiana - Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali, Roma.

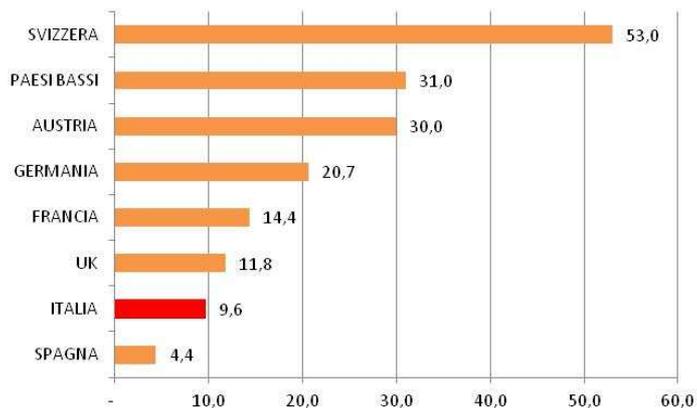
Nord Europa) spesso accentuano i problemi. Il tasso di rotazione di un container in banchina, per effetto del controllo a cui può essere sottoposto, è estremamente superiore a quello dei Paesi del Nord Europa

Infine la capacità ferroviaria è, a volte, un problema anche lungo le reti lunghe: vi sono problemi di **intasamento delle linee**, o **strozzature specifiche** (pendenze, gallerie ecc...) che impediscono il passaggio di alcune tipologie di carri merci.

Differenti politiche nazionali per sostenere il traffico ferroviario.

A fronte di questa situazione le politiche nazionali appaiono in Italia fortemente sbilanciate a favore dell'autotrasporto, contrariamente a quanto avviene in altri contesti europei. In quei Paesi, come Austria e Svizzera, in cui alti sono gli oneri per i veicoli che transitano su strada, la quota di traffico alternativo, su ferrovia, è alta. Viceversa laddove gli oneri sono bassi, come in Spagna e in Italia, il peso del trasporto su ferro risulta esiguo.

Tab. 1. – Quota di traffico ferroviario nei Paesi europei (2006)



Fonte: Eurostat 2006

L'intermodalità nelle Marche: un mercato quasi inesistente...

Nelle Marche, la situazione appare estremamente difficile sul fronte del mercato, ma buona può dirsi la valutazione relativa alla dotazione ferroviaria esistente.

La quota di mercato del traffico ferroviario da e per le Marche, è oggi intorno all'1% contro il 3% di circa dieci anni fa, quando alcuni grandi gruppi industriali utilizzavano, in maniera regolare e consistente, la modalità ferroviaria per effettuare il trasporto di merci.

Sebbene le informazioni siano frutto di stime effettuate su alcune banche dati Istat, non siamo sicuramente lontani dalla realtà.

Tab 2. - Traffico merci in tonnellate per ripartizione modale - Marche

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2010
Gomma	95,3%	95,7%	96,4%	96,2%	96,3%	96,6%	96,7%	95,7%	96,5%
Ferro	3,1%	2,9%	2,4%	2,4%	2,5%	2,1%	2,1%	2,1%	1,2%
Mare	1,7%	1,3%	1,2%	1,4%	1,2%	1,3%	1,2%	2,2%	2,3%

Fonte: ELABORAZIONE ISTAO SU DATI ISTAT - BANCA DATI PER LE POLITICHE DI SVILUPPO, TRASPORTI E MOBILITA'.

....concentrato nel porto di Ancona e ridimensionato nel tempo

Una componente molto significativa del traffico merci via ferrovia era ed è rappresentata ancora oggi dai traffici da e per il porto di Ancona.

Negli ultimi tempi il traffico ferroviario effettuato nello scalo dorico si è molto ridimensionato: nel 2010 i treni movimentati erano stati appena 220 e nel 2011, 427.

Siamo estremamente lontani dai movimenti effettuati negli anni precedenti il 2008, quando si erano raggiunti oltre 1.200 treni annui e oltre 26.000 carri. Le ragioni sono spiegate dalle caratteristiche di questo traffico.

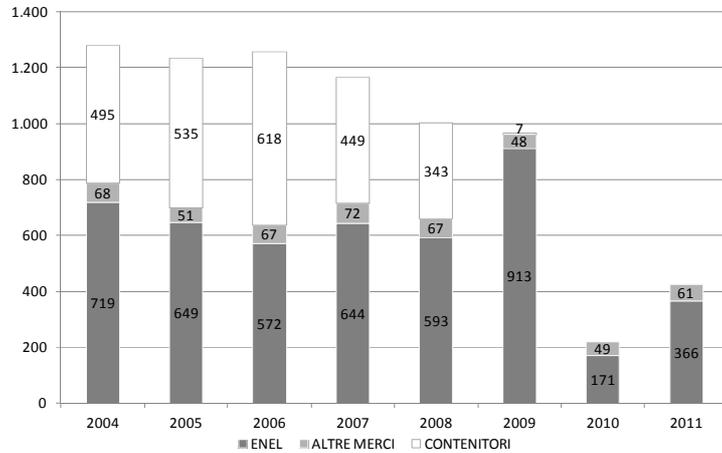
La maggior parte dei treni riguardava il trasporto di carbone destinato alla centrale Enel di Bastardo, in Umbria. Sostanzialmente fino al 2009, il carbone che alimentava la centrale arrivava nello scalo di Ancona e di lì veniva rapidamente inviato via treno in Umbria. Questo flusso corrispondeva fino a 5/6 treni al giorno, tra andata e ritorno, per lo scalo dorico. A partire dal 2010 tuttavia, l'Enel ha chiuso la centrale, per manutenzione, decidendo per un suo utilizzo comunque più contenuto negli anni a venire. Per questo nel 2011, solo in alcuni mesi (i primi due e gli ultimi tre mesi dell'anno) è ripreso un flusso abbastanza regolare.

L'altra significativa componente di traffico ferroviario del porto di Ancona era determinata dai treni destinati al trasporto di container. Nel 2006 questa componente di traffico aveva raggiunto il numero significativo di 618 treni.

Era un servizio di collegamento tra il porto di Ancona e il porto di Taranto, promosso dalla compagnia di navigazione Evergreen; si trattava tuttavia di una intermodalità atipica: i container trasportati da quei treni non avevano nulla a che vedere con i movimenti di container imbarcati o sbarcati dalle navi ad Ancona; si trattava invece dell'uso della darsena come piattaforma intermodale a servizio dell'hub di Taranto.

In quella darsena vi erano all'epoca, mezzi di movimentazione (gru in primis) che permettevano agli operatori di utilizzarla come un normale interporto, come centro di raccolta e distribuzione delle merci locali. Quando Evergreen decise di ripristinare il collegamento con Ancona attraverso il servizio feeder, più conveniente in periodi di crisi economica, il traffico ferroviario è scomparso.

Tab. 3. Numero di treni movimentati nel porto di Ancona



Fonte: elaborazioni Istaò, su dati CPS

Di effettiva intermodalità ferro-mare non si può dunque parlare oggi nel porto di Ancona ma, fatta eccezione per il segmento del carbone, non se ne poteva parlare neanche negli anni, che le statistiche fanno apparire migliori.

Altri traffici ferroviari nelle Marche

Altri servizi ferroviari nelle Marche sono in effetti estremamente rari. Si possono citare:

- il collegamento settimanale dalla stazione di Jesi verso Genova, effettuato dalla linea Ignazio Messina,
- il collegamento settimanale dall'Interporto di Jesi a quello di Bologna e il recente avvio di quello bisettimanale per Melzo-Milano;
- un servizio settimanale dallo scalo di Falconara ed uno da Chiaravalle.

L'offerta di infrastrutture intermodali si e' invece amplificata

Per contro, negli ultimi anni, l'offerta infrastrutturale per l'intermodalità si è notevolmente amplificata, e la capacità di movimentazione dei treni è aumentata se non altro all'interno della cosiddetta Piattaforma Logistica Regionale.

...e nel porto è stata resa più efficiente

Nel porto di Ancona, nel corso degli ultimi anni sono state realizzate alcune opere di significativa importanza per lo sviluppo dell'intermodalità.

La prima è il nuovo percorso ferroviario a doppio binario dalla stazione "Ancona centrale" alla cosiddetta "Darsena Marche".

Tale percorso, consente un più diretto collegamento della rete ferroviaria nazionale alle banchine commerciali del porto di Ancona. Prima si seguiva un tragitto piuttosto lungo e articolato, che attraversava la zona portuale del Mandracchio, sede di

molte attività (operatività della pesca e del commercio ittico, soste dei veicoli in attesa di imbarco sulle navi traghetto, manifestazioni fieristiche, etc.). Come conseguenza vi erano forti interferenze e congestionamenti viari ad ogni transito di convogli ferroviari provenienti o diretti alle banchine portuali commerciali.

Il nuovo percorso della lunghezza complessiva di circa ad un chilometro e mezzo, prevede tre nuovi binari, di cui uno, quale collegamento vero e proprio tra la rete ferroviaria nazionale ed il tratto di infrastruttura portuale, altri due quali tronchi di servizio per la presa e consegna dei convogli ferroviari da e per l'area portuale. Inoltre, di recente si è provveduto all'elettrificazione dei binari da quelli di presa e consegna in porto fino alla stazione di Ancona.

E' un'importante operazione di efficientamento dell'ultimo miglio: il vettore ferroviario può raggiungere lo scalo direttamente (senza bisogno di una manovra primaria) mediante la stessa motrice a trazione elettrica, senza ulteriori onerosi passaggi intermedi per il trasferimento dei vagoni con locomotore diesel.

Può giocare un ruolo significativo nello sviluppo dell'intermodalità presso lo scalo di Ancona il programma di recupero dello scalo Marotti. Quest'area interamente di proprietà delle Ferrovie dello Stato, sita nei pressi della zona Mandracchio, ad oggi scarsamente funzionale al servizio dei traffici ferroviari.

Nel luglio del 2009 è stato firmato un protocollo d'intesa tra RFI, Regione Marche e Autorità Portuale di Ancona, che prevedeva la realizzazione da parte dell'Autorità Portuale di un terminal container per il trasporto combinato.

La parte del sito occupata dal Dopolavoro Ferroviario per attività ricreative va de localizzata in altro sito urbano, mentre sono destinati alla demolizione magazzini, depositi merci ed edifici da anni inutilizzati. L'intervento più consistente in termini infrastrutturali prevede la realizzazione di quattro binari:

- due binari di carico lunghi rispettivamente m 411.00 e m 381.00, sono ubicati nella zona centrale del piazzale, lasciando la zona sinistra completamente libera a disposizione per la sosta e la movimentazione delle unità di carico;
- i due binari di appoggio sono ubicati ai lati.

Pur essendo la lunghezza dei binari piuttosto ridotta, nei programmi dell'Autorità Portuale lo scalo Marotti dovrebbe essere utilizzato per funzione di handling di unità di trasporto intermodale piene e vuote, soste, manutenzioni, trasferimenti da e per banchina. Gli elementi da trasbordare saranno costituiti pertanto da container, casse mobili ma anche da semirimorchi, a cassa chiusa o a cisterna.

La stima effettuata dall'Autorità Portuale porterebbe ad individuare un possibile traffico di movimentazione intorno ai 30.000 UTI l'anno, inizialmente fino ad un pieno regione di 75.000 UTI.

Occorre tuttavia precisare che al momento l'entità dell'investimento da effettuare

per il recupero, e date le condizioni di mercato dei prossimi anni, non giustificano l'operazione, ovvero non la rendono sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, considerando anche che è possibile realizzare servizi nei fasci di binari già esistenti.

*Gli asset
dell'interporto...*

L'altro polo della Piattaforma Logistica destinato allo sviluppo dell'intermodalità è l'Interporto di Jesi. La struttura dedicata è un piazzale per terminal container di 110.000 mq, raccordato alla ferrovia da 2 fasci operativi ciascuno di 3 binari con capacità statica di 500 m; vi sono poi fasci di binari di presa e consegna, localizzati parallelamente alla linea Orte-Falconara (4 binari e relativi tronchini, elettrificati con capacità da 650 a 695 m).

Resta la grave inefficienza legata alla necessità di istradare i treni fino alla stazione di Falconara in regime di tradotta, con un costo aggiuntivo rispetto alla normale vezione che oscilla tra i 1.600 e 3.200 euro a treno. Lo scenario cambierà con la realizzazione della stazione interporto da parte di RFI; un intervento già approvato e finanziato dal Cipe che permetterà l'instradamento diretto dei treni lungo linea.

Tra gli assets dell'interporto vi è la presenza, presso gli uffici direzionali, di una delle sedi direzionali del Consolato Russo in Italia. Grazie all'accordo raggiunto con l'Agenzia delle Dogane italiane, presso l'Interporto delle Marche è possibile sbrigare tutte le pratiche burocratiche che consentono di accelerare i tempi di spedizione e consegna del materiale verso la Federazione Russa.

L'Agenzia delle Dogane di Ancona, con un desk in Interporto, può effettuare nel centro intermodale tutte le operazioni doganali, sia per l'import che per l'export, mentre personale autorizzato e formato dalle autorità russe, si occupa della preparazione dei vari documenti e fornisce assistenza ai clienti, permettendo di velocizzare le operazioni.

*...e della dorsale
adriatica dopo
l'adeguamento
della galleria di
Cattolica*

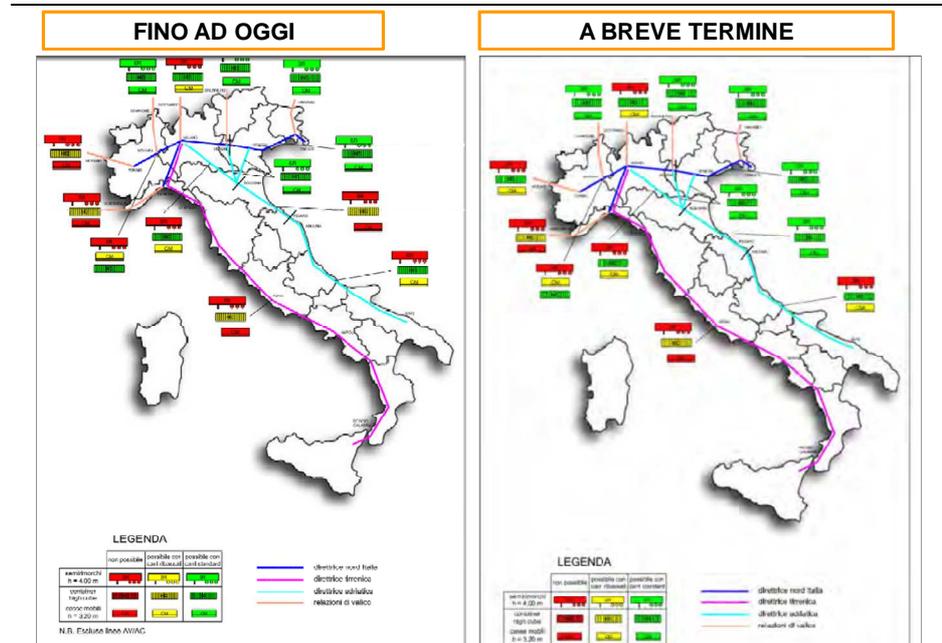
La realizzazione di un'altra importante opera infrastrutturale, lungo la dorsale adriatica, è destinata ad avere un effetto positivo sulla possibilità di sviluppare traffici via treno dal porto di Ancona, ed è rappresentata dall'eliminazione della strozzatura inerente la galleria di Cattolica.

Fino ad oggi esistevano limiti di transito per casse mobili P/C2 45 e superiori. Nella mappa del traffico combinato RFI, questa strozzatura, declassava di fatto la linea, ma nel corso del 2010 sono iniziati i lavori per l'adeguamento della gallerie e FS ha dato indicazione che è stato demolito l'ultimo diaframma. Entro il 2014 i lavori saranno completati e la galleria raggiungerà il massimo delle potenzialità tanto da poter accogliere tutte le categorie di traffico non accompagnato. E' evidente che questo intervento rappresenta un'opera fondamentale anche agli occhi dell'Unione Europea, considerando che la dorsale adriatica dovrebbe rientrare tra i principali

² P = semirimorchi, C = container

corridoi merci dell'Europa.

Fig 1. - Le potenzialità della rete ferroviaria



Fonte: Ministero delle Infrastrutture

1.3. DARE GAMBE AL DISEGNO TEN-T

*I nodi della
piattaforma nelle
strategie europee ..*

*Nei core e
comprehensive
networks...*

Di recente porto e interporto sono stati inseriti rispettivamente nel "core network" e nel "comprehensive network" europei.

Il core network è costituito da nodi e collegamenti di altissima importanza all'interno dell'UE, ed è considerata la rete principale dell'Unione. Copre tutti i modi di trasporto, sia interni all'UE, sia quelli che consentono di collegare al meglio i Paesi vicini e altre parti del mondo. Il comprehensive network, è il sistema infrastrutturale di trasporto che deve garantire l'accessibilità al core network, alimentarne il flusso di traffico e contribuire in maniera decisiva alla coesione interna dell'Unione.

Il core network va realizzato, secondo le proposte della Commissione, entro il 2030. Le stesse proposte di finanziamento della Commissione per il periodo 2014-2020 indirizzano i fondi destinati ai trasporti proprio sul "core network", mentre i progetti del comprehensive network, da realizzare entro il 2050, dovrebbero essere finanziati principalmente dagli Stati membri, con la possibilità, in alcuni casi di attingere a fondi UE della politica dei trasporti e della politica regionale.

Nella realizzazione della rete centrale, la Commissione propone, un approccio per

corridoi, individuati in un numero di 10. Tali corridoi interessano non meno di tre modi di trasporto, tre Stati membri, e due sezioni transfrontaliere.

I progetti prioritari previsti nel 2004 rientreranno in larga parte in questi corridoi.

L'Italia è interessata al passaggio di 4 corridoi:

- 1) Mediterranean Corridor (n.3). Il vecchio Corridoio V e il progetto ferroviario Lione-Budapest si estende dal porto di Algeiras in Spagna fino all'Ungheria e al confine con l'Ukraina, passando per Torino – Venezia, Trieste in Italia.
- 2) Helsinki Valletta Corridor (n. 5) - Costituisce l'estensione del vecchio Corridoio I e del progetto Berlino-Palermo, che si estende a nord fino alla Finlandia e a sud fino a Malta. In Italia, di aggiuntivo c'è il riconoscimento nel core network del collegamento ferroviario Napoli-Bari, seppure in una fase di studio.
- 3) Il Corridoio Genova Rotterdam – E' il cosiddetto Corridoio dei due Mari che collega il Mediterraneo Occidentale al Mare del Nord.
- 4) Baltic Adriatic Corridor (n.1) . Si tratta dell'estensione dell'originario progetto ferroviario n. 23, che da Danzica in Polonia raggiungeva Graz in Austria. Oggi il Corridoio è stato esteso, a nord fino ad Helsinki e, a Sud, in Italia, fino a Trieste Venezia, Ravenna. Le spinte per favorire questa estensione del progetto 23 sono state molte e provenienti da vari territori. Avevano sottoscritto il loro impegno a sostenere il Corridoio Adriatico-Baltico, già in una "lettera di intenti" firmata il 12 ottobre del 2006 dai ministri dei trasporti dei Paesi interessati, 14 regioni di 4 Paesi europei. In Italia le Regioni firmatarie erano state Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna ed è per questo che in parte le regioni adriatiche italiane sono state rimesse in gioco.

*...e (forse) nel
programma dei
Corridoi*

La Commissione Trasporti del Parlamento Europeo del 18/12/2012 ha votato favorevolmente l'estensione fino ad Ancona del Corridoio Baltico-Adriatico.

Qualche mese prima era stato proposto di far rientrare la linea ferroviaria Bologna-Ancona in una delle diramazioni del Corridoio Helsinki – la Valletta.

In attesa delle decisioni finali degli organi dell'Unione, possiamo affermare che i nodi infrastrutturali della regione Marche e parte della sua linea ferroviaria oggi sono a pieno titolo negli assi privilegiati per lo sviluppo del traffico merci. A questo riconoscimento e a questa potenzialità occorre dare gambe favorendo lo sviluppo di servizi.

1.4. IL DISEGNO DI LEGGE E LA QUESTIONE DA AFFRONTARE

*I soggetti
beneficiari*

Un eventuale contributo a sostegno dell'intermodalità deve essere destinato a ridurre le tariffe di trasporto su rotaia, rispetto alla modalità stradale.

Per questo motivo i destinatari dei contributi dovrebbero essere gli operatori multimodali, o in genere le imprese logistiche, che si occupano di curare tutto il ciclo logistico della merce, dalla presa in carico fino alla consegna al cliente finale: ciò

comporta costi di trasporto terrestre per le tratte finali, il costo della vezione ferroviaria e dei servizi di terminalizzazione. Si tratta anche di coloro che gestiscono la singola spedizione.

In questo modo tali operatori sono in grado di ridurre le tariffe da applicare ai clienti finali, alle imprese industriali e/o caricatori, ed essere più competitivi rispetto alla strada.

Analogamente a quanto riportato in altre leggi regionali per impresa logistica si intende (direttiva 92/106/CEE Consiglio dd. 7.12.1992 e successive modificazioni recepita nell'ordinamento italiano dal decreto ministeriale 15.02.2001) qualsiasi impresa pubblica o privata che gestisce in conto proprio e/o per conto di terzi il trasporto combinato fra due o più modalità, disponendo di mezzi propri per almeno una di dette modalità ed organizzando pacchetti di trasporto completi di trasporto combinato, acquisendo i servizi logistici necessari (trazione ferroviaria o stradale, materiale rotabile, operazioni di carico, scarico, sbarco, imbarco o trasbordo delle unità di trasporto intermodale (UTI), nonché quant'altro necessario all'organizzazione completa del servizio a cura pertanto la parte principale del trasporto.

*Oggetto del
trasporto
intermodale*

L'oggetto del contributo dovrebbe essere una spedizione, equivalente ad una UTI (unità di trasporto intermodale).

Tali unità possono essere:

- un *semi-rimorchio*, ovvero un veicolo senza motore destinato al traino da parte di un trattore stradale con cui, in abbinamento, forma un complesso veicolare definito autoarticolato. Il suo scopo è quello di trasportare le merci in un comparto separato dall'abitacolo e la sua caratteristica principale è quella di poter essere facilmente sganciato e riagganciato. In questo modo può essere utilizzato nel comparto dei trasporti intermodali con il traino iniziale via strada, quindi su un vagone ferroviario o su nave e successivamente recuperato a destinazione da parte di un altro trattore per il trasferimento alla destinazione finale;
- un container standard di 40 piedi,
- un container standard standard di 20 piedi di peso superiore a 16 t,
- un container di 20 piedi (TEU) di peso inferiore a 16 t,
- una cassa mobile, ovvero una unità simile ad un container (più piccolo rispetto ad un 20 piedi), ma con dimensioni diverse: larghezza 2,50 m., altezza 2,62 m., lunghezza 7,15 - 12,50 - 13,60 m. E' utilizzata nel trasporto intermodale.

L'entità del contributo:

La determinazione dell'ammontare complessivo per ogni Unità di Trasporto Intermodale (UTI) è l'aspetto più delicato da affrontare.

Occorre innanzitutto che il contributo sia congruo a spostare le scelte degli operatori, ovvero ad incentivarli ad utilizzare la modalità ferroviaria anziché stradale.

I vincoli imposti dall'Unione Europea....

Tuttavia bisogna tenere conto di alcuni vincoli stabiliti dalla stessa Unione Europea per giustificare eventuali contributi finanziari a modalità di trasporto che generino minori esternalità. Oggi, per programmi di *shifting* modale simili, come il Marco Polo II, l'Europa riconosce un contributo pari a 2 € per ogni 500 tonnellata*km. Inoltre l'ammontare del contributo non dovrebbe superare il 34% del costo del servizio sostenuto.

Esso costituisce una parte del differenziale tra costi esterni generati dalla strada e costi generati dalla ferrovia, così come riportati nella tabella sottostante.

Tab 4 – Costi esterni specifici per modalità di trasporto

Mode of Transport	Specific External Costs ev_{old} and ev_{new} (€ per vehicle-kilometre)	Specific External Costs et_{old} and et_{new} (€ per tonne-kilometre)
	<i>applicable for Traffic avoidance actions</i>	<i>applicable for Modal shift, Catalyst and Motorways of the sea actions</i>
Road	0.70	0.035
Short Sea Shipping ³	n/a	0.009
Rail	n/a	0.015
Inland Waterway ⁴	n/a	0.010

Fonte: Marco Polo Programme, call 2012

...gli approcci scelti da altre regioni

In particolare il differenziale tra costi esterni specifici generati dalla ferrovia e quelli generati dalla strada è pari a 2 centesimi di € per ogni tonnellata*km. Ciò che viene riconosciuto è tuttavia corrispondente a 0,4 centesimi per ogni tonnellata*km.

Tutte le leggi regionali oggi vigenti in Italia, in particolare quella della Regione Emilia Romagna e quella della Regione Friuli Venezia Giulia, si sono ispirate a questo principio, tuttavia utilizzandolo in maniera diversa, in modo da garantire un contributo unitario più sostenuto.

In via generale la Regione Emilia Romagna (L.R. n.15/2009) ha applicato la regola di concedere il contributo di 1 centesimo per ogni tonnellata*km (nella relazione alla legge la Comunicazione della Commissione Europea contenuta GU UE 2008/c184/087).

Al contempo l'intensità dell'aiuto non deve superare il 30% del costo ferroviario.

La Regione Emilia Romagna pone inoltre un limite di 120 km massimi finanziabili, corrispondenti alla distanza media percorsa in regione nel caso di collegamenti a

medio e corso raggio.

La Regione Friuli Venezia Giulia (L.R 15/2004, art. 21 e Dpres 256/2006), pur facendo riferimento ai dettami dell'Unione Europea ha adottato un altro procedimento per arrivare a determinare un contributo forfettario per UTI.

Tab 5 – Modello di calcolo del contributo per UTI, Regione Friuli V.G.

Calcolo misure contributi base	
<i>Definizione delle unità di trasporto</i>	<i>peso lordo tonn</i>
n.1 autotreno, autoarticolato	44
n. 1 cont 40' o n. 2 d 20'	44
nr.1 cassa mobile mt 7,15/7,45	18
media per unità (UTI) al netto tara (A)	27
Costi esterni	
<i>Modalità di trasporto</i>	<i>costi esterni specifici (€ tonn/km)</i>
Trasporto su strada (B)	0,024
Trasporto ferroviario (C)	0,012
KM medi (D)	100
Costi esterni per UTI/modalità x km 100 in €	
Trasporto su strada (A*B*D=E)	66
Trasporto su ferrovia (A*C*D= F)	32

Fonte: L.R. Friuli Venezia Giulia n.14/2004

E' partita da un peso lordo per unità di trasporto intermodale da cui ha ricavato un peso netto medio. Questo dato è stato poi moltiplicato per la media della percorrenza dei treni all'interno della regione (stimati in 100 chilometri) e per il differenziale dei costi esterni tra strada e intermodalità. All'epoca, nel 2006, pur partendo da valori assoluti diversi, il differenziale rimaneva di 2 centesimi per tonnellata*km. Ciò consentiva di arrivare a determinare un valore complessivo del contributo pari a 33€.

Questi due procedimenti ci dicono che, di fatto, è possibile avere, all'interno delle maglie stabilite dall'Unione, un buon margine per determinare l'ammontare del contributo in ogni contesto.

Quale strada
seguire per le
Marche?

Nel caso marchigiano, proprio per la difficoltà che si incontra ad avviare nuovi servizi, appare opportuno che l'ammontare del contributo sia cospicuo e di un ammontare unitario capace di spostare le scelte degli operatori multimodali verso la soluzione ferroviaria.

Inoltre data la sostanziale frammentarietà del mercato e la difficoltà di effettuare treni-blocco mono-cliente si ritiene opportuno procedere ad incentivare singole spedizioni e dunque un contributo forfettario per UTI.

Di seguito vengono esposte alcune simulazioni.

Gli elementi su cui è possibile agire sono il peso, la percorrenza media di un viaggio, il differenziale di costi esterni procurati da mare e ferrovia.

Nell'ipotesi 1 facciamo riferimento al peso delle merci realmente trasportate nei nostri container (le statistiche si riferiscono al porto di Ancona) in media si arriverebbe a 15/16 tonnellate tenendo conto della merce caricata nei container che realmente entrano ed escono dal porto.

Considerando una percorrenza media all'interno della regione pari a 100 km ci troveremmo di fronte ad un ammontare di 1.600 tonnellate*km. Applicando il criterio più rigoroso di 2€ per ogni 500 tonn*km, avremo un contributo ammissibile di poco più di 6 euro.

Si tratta davvero di un ammontare poco significativo e sicuramente non in grado di spostare le attuali scelte degli operatori verso la strada.

Il peso medio delle UTI allora potrebbe essere determinato in maniera più generica e a priori, come già fatto dal Friuli Venezia Giulia, a partire dalla capacità delle diverse UTI.

Tab 6 – Ipotesi di contributo per UTI. Regione Marche

	PESO UTI	PERCORRENZA.		CRITERIO STIMA ESTERNALITA'	CONTRIBUTO AMMISSIBILE
	<i>tonn</i>	<i>km</i>	<i>tonn*km</i>		<i>In Euro per UTI</i>
ipotesi1	16	100	1.600	2€ *500 tonn*km	6,4
ipotesi2	27	100	2.700	2€ *500 tonn*km	11
Ipotesi3	16	100	1.600	0,02 € * tonn*km	32
Ipotesi4	22,5	100	2.250	0,02 € * tonn*km	45
Ipotesi5	27	100	2.700	0,02 € * tonn*km	54
Ipotesi6	16	400	6.400	2€ *500 tonn/km	26
Ipotesi7	27	400	10.800	2€ *500 tonn/km	43
Ipotesi8	16	400	6.400	0,02 € * tonn*km	128
Ipotesi9	27	400	10.800	0,02 € * tonn*km	216

Fonte: Istaο, OTM

Si può in questo caso fare riferimento al peso medio di un'unità di trasporto intermodale al netto della tara, pari a 27 tonnellate, già utilizzato dal Friuli Venezia Giulia. Sono queste le soluzioni contemplate nelle ipotesi 3,4,5 e che garantiscono un ammontare di contributo unitario più cospicuo.

Nelle ipotesi da 5 a 8 si è invece considerata la percorrenza media di 400 km, ma ciò starebbe a significare che si sostengono anche percorsi extraregionali, è ciò può

causare effetti discorsivi della concorrenza che l'Unione Europea stabilisce come inaccettabili.

Un contributo per le inefficienze specifiche

I due principali nodi logistici che potrebbero sviluppare servizi intermodali presentano inoltre alcune inefficienze specifiche, e temporanee, che rendono ancora più oneroso l'avvio del servizio.

In particolare oggi i treni in partenza o in arrivo nell'Interporto hanno bisogno di essere istradati lungo la linea, utilizzando il regime di tradotta fino alla stazione di Falconara Marittima. Ricordiamo che il costo di questa operazione per ogni treno può variare, a seconda delle tariffe applicate da differenti vettori, tra le 1.600 e i 3.200 euro.

Per contro, i binari di formazione dei treni presso il porto di Ancona, non sono sufficientemente lunghi e richiedono dunque onerose manovre aggiuntive.

Si ritiene opportuno dunque incrementare il contributo per UTI di un ammontare congruo, tuttavia compatibile con il principio dell'Unione secondo il quale esso non può superare il 35% dei costi ammissibili che vengono sostenuti.

Le modalità di presentazione della domanda

Nelle modalità di presentazione della domanda devono essere inoltre predisposte le seguenti informazioni:

- dichiarazioni specifiche relative all'impresa richiedente;
- l'illustrazione del servizio che si intende offrire;
- i contratti con le imprese ferroviarie;
- la dichiarazione circa la disponibilità di accesso alle piattaforme di carico e scarico;
- schema tariffario effettivamente applicato;
- piano dettagliato dei costi complessivi del servizio.

La composizione della graduatoria

Nella legge vanno poi previste le modalità di istruttoria della domanda e di riparto degli aiuti. Occorre anche stabilire quali siano i criteri premianti per la creazione di una graduatoria:

- stabilità – si potrebbero premiare progetti in grado di garantire una maggiore continuità nel tempo;
- percorrenze, dando maggior valore in funzione della lunghezza del percorso;
- coerenza con i principi regionali;
- credibilità delle proposte presentate;
- frequenza collegamenti:

Vanno infine previste le modalità di erogazione dei contributi, il meccanismo di

controllo, le eventuali revoche al contributo.

Le modalità di gestione del bando

In Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna sono le Regioni, per i servizi della Giunta competenti, a farsi carico della gestione del bando.

Un caso leggermente diverso è rappresentato dalla Regione Campania: la formula è una sovvenzione diretta, destinata a coprire la differenza tra costi e ricavi di gestione del servizio navetta interporto di Nola – Porto di Napoli nei primi tre anni (start up). Destinatario dell'aiuto è l'Interporto Campano Spa cui spettano, in questo caso, obblighi e diritti del vettore.

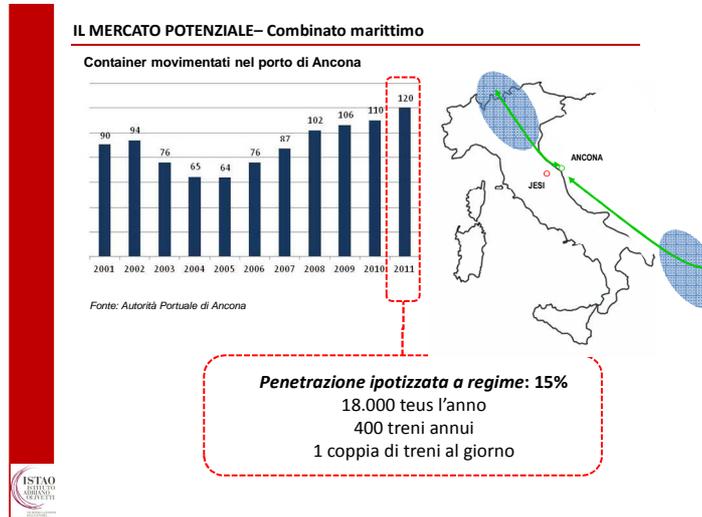
Sostanzialmente è stato sviluppato un business plan in cui, a fronte di possibili ricavi generati dall'avvio di 5 navette settimanali (anno 1) e 10 navette settimanali (anno 2 e 3), si dimostra che i costi (non solo relativi alla vezione ferroviaria ma anche alla terminalizzazione) sono superiori ai ricavi del 31% nel primo anno, 23% nel secondo anno e 8% nel terzo anno. La quota eccedente dei costi viene coperta dalla sovvenzione diretta.

1.5. I BENEFICI ATTESI

La stima dell'impatto economico della misura tiene distinti i segmenti mercato compatibili con il mercato marchigiano, ovvero il combinato marittimo e il combinato terrestre.

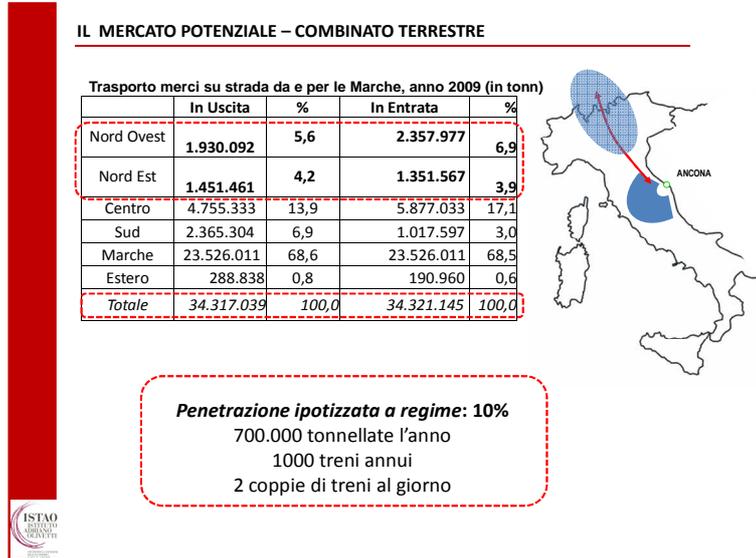
Per il combinato marittimo, il mercato target, da utilizzare in queste stime è riferito alle merci che vengono sbarcate e imbarcate da navi container, o le merci che attualmente sono imbarcate su navi ro-pax, in trucks e trailers principalmente lungo la direttrice Grecia-Italia-Nord Europa. In regione ciò avviene esclusivamente nello scalo di Ancona.

Tab 7 – Combinato marittimo - stima potenziale mercato raggiungibile



Il target ha oggi una consistenza di 120.000 teus, e circa 75.000 container tra 20' e 40'. Si tratta di un mercato in costante crescita dal 2005, con flussi di merci in entrata e uscita prevalentemente dalle Marche (e da qualche provincia limitrofa), provenienti o destinate prevalentemente all'Est del Mondo. A queste merci si aggiungono i Tir/trailer movimentati nei traffici a medio e corto raggio (Grecia, Croazia e Albania), che nel 2011 corrispondevano a circa 160.000 unità e 2,4 milioni di tonnellate di merce. Si tratta peraltro di un traffico in consistente flessione negli ultimi anni per effetto principalmente della forte crisi economica della Grecia. Il combinato terrestre ha come mercato target il volume delle merci trasportate su strada da e per le Marche. In particolare i mercati del Nord Ovest e del Nord Est sono quelli più interessanti per avviare servizi (oltre che i mercati europei), considerando che la distanza può essere congrua per giustificare l'avvio di servizi ferroviari. Si tratta di circa 7 milioni di tonnellate di merce, ben bilanciata tra entrate e uscite.

Tab 8 – Combinato terrestre - stima potenziale mercato raggiungibile



In una situazione ottimale almeno il 15% del trasporto container che parte o arriva dal mare, dovrebbe passare via treno. E' comunque una percentuale molto bassa rispetto ai porti nordeuropei, o anche solo adriatici che dell'intemodalità hanno fatto un fattore di successo (basti pensare a Trieste o Koper o anche a La Spezia sul versante tirrenico); tuttavia visto che la maggior parte del mercato di Ancona è e resterà il bacino locale, è ragionevole immaginare che la quota del 15% sia da considerare un'ipotesi realistica.

Per l'interporto si è considerata una penetrazione di circa il 10% del trasporto su strada indirizzato a Nord, pari a circa 7 milioni di tonnellate di merce tra entrate e uscite. E' il valore medio italiano, peraltro sensibilmente inferiore alla media europea e a Paesi più avanzati. Sul valore complessivo della merce movimentata dalle Marche, naturalmente la percentuale si presenta molto più bassa.

Partendo dall'assunto che un treno merci movimentata circa 35 UTI, o 45 teus o 700 tonnellate, la stima possibile di treni è quella riportata in tabella. Sono circa 400 treni annui per combinato marittimo e 1.000 per il combinato terrestre, poi tradotto in coppie di treni giornaliere, tenendo conto di circa 220 giorni lavorativi.

	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3
Ipotesi di penetrazione mercato potenziale			
Combinato marittimo	8%	10%	15%
Combinato terrestre	3%	6%	10%

Movimenti via treno			
Combinato marittimo	9.600	12000	18.000
Combinato terrestre	210.000	420.000	700.000
numero di treni annui			
Combinato marittimo	213	267	400
Combinato terrestre	300	600	1.000
coppie di treni a settimana (tend)			
Combinato marittimo	2 – 3	3	5
Combinato terrestre	3	6	10
UTI STIMATE complessive	18.000	30.000	49.000

La stima effettuata può riferirsi ad un situazione di pieno regime, tuttavia raggiungibile gradualmente, nell'arco di almeno tre anni.

All'anno 1 si ritiene possibile raggiungere al massimo un 30% rispetto alla situazione a pieno regime, mentre al secondo anno circa il 60%.

Questo significherebbe avere una coppia di treni al giorno al primo anno, due e tre coppie di treni giorno per il secondo e terzo anno rispettivamente.

In termini di UTI si arriverebbe a quasi 50.000 UTI al terzo anno.

I benefici
ambientali ed
economici attesi

Le stime relative ai benefici ambientali attesi sono due:

- 1) innanzitutto la quantificazione delle minori emissioni in termini di agenti atmosferici inquinanti, che garantirebbe l'utilizzo del treno;
- 2) quindi la valorizzazione economica di tutti i benefici socio-ambientali (minori agenti inquinanti, minore congestione, risparmio di tempo ecc...) derivanti dal minor utilizzo dei mezzi stradali.

La prima valutazione richiede il calcolo dell'ammontare di veicoli per km, poiché ogni veicolo è stimato che abbia un'emissione media di 708 grammi di agenti inquinanti per chilometro percorso.

- a) ossidi di azoto (NOx) = 5,2 g / Veic * km;
- b) biossido di carbonio (CO2) = 700 g / Veic * km;
- c) polveri sottili (PM10) = 0,37 g / Veic * km;
- d) monossido di zolfo (SOx) = 0,13 g / km * Veic;

- e) composti volatili non metanici (NMOCs) = 0,9 g / km * Veic;
 f) ossidi di carbonio (CO) = 1,8 g / Veic * km;

Il numero di veicoli coinvolti potenzialmente corrisponderebbero al numero di UTI.
 Si tratta di 97.000 veicoli nel triennio.

Tab 9 – Benefici ambientali attesi

	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	Totale
Veicoli equivalenti sottratti alla strada	18.000	30.000	49.000	97.0
Percorrenza Marche KM	100	100	100	300
Risparmio emissioni Marche in tonnellate	1.275	2.125	3.471	6.871
Percorrenza Totale KM	400	400	400	1.200
Risparmio emissioni Totali in tonnellate	5.100	8.501	13.885	27.486

Fonte: Istaot, OTM

Il risparmio in termini di emissioni atmosferiche nel triennio sarebbe pari a 6.900 tonnellate nelle sole Marche e circa 27.500 tonnellate per l'intero percorso.

La seconda stima dei benefici ambientali coincide in realtà la valorizzazione economica della riduzione di inquinamento, congestione stradale ecc...compresa nel differenziale tra costi esterni specifici della strada e della rotaia, ovvero pari a 2 centesimi di euro per ogni tonnellata*km.

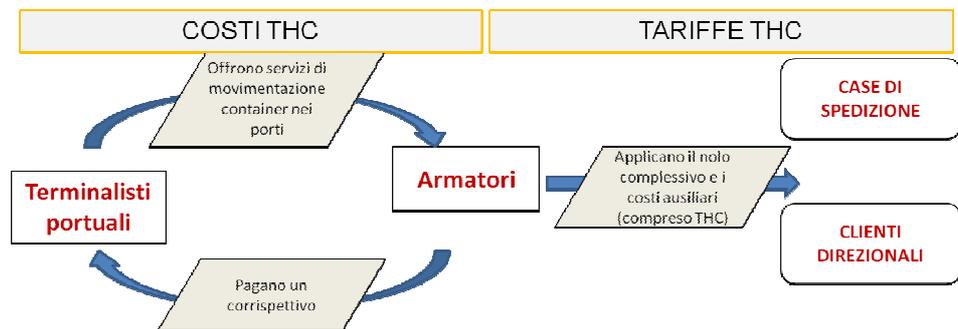
PARTE 2 – THC E COMPETITIVITA' DEL PORTO DI ANCONA

THC: tariffe e costi

I Terminal Handling Charges (THC d'ora in poi) sono gli oneri di una spedizione via mare, legati al costo di movimentazione di un container sul terminal. Tecnicamente si tratta delle operazioni di gruaggio e delle movimentazioni di piazzale riguardanti il container che viene imbarcato o sbarcato in un porto.

L'armatore applica la tariffa di THC (in aggiunta al nolo nave) al cliente finale, colui che spedisce o riceve la merce, sia essa una casa di spedizione o un'impresa industriale ed oggi è praticamente uniforme per Paese. A fronte delle tariffe applicate, l'armatore paga un corrispettivo ai terminalisti portuali per le operazioni effettivamente svolte.

Fig 2. - Tariffe THC e costi relativi a THC



Fonte: Istaot OTM

Per capire meglio la tipologia di costo di cui stiamo parlando, abbiamo schematizzato nello schema seguente, alcuni dei principali costi che sopporta chi spedisce la merce via mare e che variano in funzione dei termini di resa della stessa.

Quando la merce viene venduta FOB, Free on Board, l'azienda che spedisce si accolla gli oneri per la presa in carico della merce (tratto stradale), per la movimentazione della stessa al porto, sui piazzali e fino al caricamento in nave (THC in origine), per la documentazione accessoria indispensabile per la spedizione. Fino alla murata della nave sono suoi i costi da sostenere.

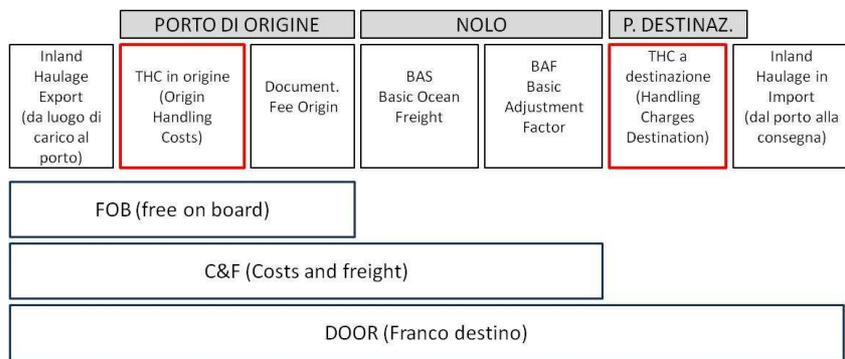
Vendendo CIF (Costs and Freight), agli oneri precedenti si aggiungono il nolo ed

eventuali ed altri oneri aggiuntivi, come l'eventuale aumento del prezzo del petrolio (BAF) o rischio guerra.

Nel caso di spedizione franco destino, l'azienda che ha venduto sostiene in aggiunta gli oneri per la terminalizzazione della merce nel porto di destinazione (THC destinazione) e la consegna finale della stessa.

Molti altri possono essere gli oneri che compaiono in una spedizione internazionale via mare, ma sicuramente le voci più significative sono quelle riportate nella figura.

Fig 3. - Tariffe THC e costi relativi a THC



Fonte: Istao OTM

L'attenzione ai THC da parte degli armatori

Oggi, molto più che in altri momenti storici, le compagnie di navigazione prestano una speciale attenzione ai costi che attengono ai servizi di terminalizzazione dei container nei porti. Le rate di nolo fluttuano notevolmente e in un periodo di depressione come quello attuale sono estremamente basse; viceversa l'incidenza degli altri oneri, sostanzialmente più stabili, tende a crescere rispetto al costo complessivo di una spedizione. I margini di profitto per gli armatori nella situazione odierna si sono ridotti e di molto; non stupisce dunque che molta attenzione venga posta alla necessità di recuperare redditività comprimendo tutti i costi possibili e, tra questi, anche quelli che sostengono per i servizi su terminal.

L'analisi svolta, ha l'obiettivo di rispondere alla seguente domanda: rispetto ai costi e ai servizi che attengono al THC, qual è il posizionamento di Ancona rispetto agli altri porti adriatici?

Quei costi di terminalizzazione hanno reso più competitivo Koper in Adriatico e oggi rendono fortissimi i porti del Nord Africa, come scali di *transshipment* alternativi a quelli del Mediterraneo europeo. Il basso costo della manopera e politiche fiscali mirate hanno reso particolarmente vantaggioso scalare quei porti.

L'indagine ha voluto indagare la competitività del porto di Ancona in termini di costi di THC applicati agli armatori, rispetto ad altri porti, in particolare quelli dell'Adriatico

(Ravenna, Venezia, Trieste). Sono stati intervistati allo scopo alcuni dei principali armatori che operano su Ancona, ovvero MSC, Maersk, Evergreen, Cosco, Sermar. L'insieme di questi operatori copre ben oltre la metà delle movimentazioni effettuate su Ancona nel 2011.

*Competitività di
Ancona: non solo
THC*

Naturalmente siamo consapevoli che la competitività di un porto non si esaurisce nell'offerta, nella qualità e nel costo di questi servizi. Vi sono altri fattori che rendono competitivo o meno un porto, da quelli di carattere puramente geografico (come piazza commerciale), a quelli di tipo morfologico (es. caratteristiche dei fondali), alla dotazione infrastrutturale esistente (spazi, collegamenti ferroviari ecc..) alla competitività di altri servizi. Ancona per esempio è notoriamente molto competitiva relativamente al prezzo dei servizi tecnico-nautici; non così Ravenna e Venezia che hanno servizi costosi anche in ragione della laboriosità delle manovre necessarie a portare le navi nei terminal (ricordiamo ad esempio che Ravenna è un porto-canale). Tuttavia la competitività dei servizi di THC (qualità/prezzo) è davvero fondamentale per gli armatori ed in qualche modo rappresenta la misura dell'efficienza di un porto, in particolare in un periodo di forte crisi del settore.

2.1. TARIFFE DI THC – DALLE ORIGINI AD OGGI

La storia dei THC

Per capire più approfonditamente come si determinano le tariffe di THC, quelle cioè applicate al cliente-spedizioniere, dobbiamo riavvolgere il filo e capire come e perché sono nate e quali sono state le principali modifiche che nel tempo hanno subito.

Prima dell'avvento della containerizzazione le compagnie di navigazione pagavano ai terminalisti una quota di tutti i costi relativi al carico e allo stivaggio delle merci; poi si rivalevano di questi costi attraverso il nolo. Dunque i costi che oggi riferiamo al THC costituivano una percentuale del nolo e variavano, abbastanza irragionevolmente, non tanto da porto a porto, quanto da rotta a rotta, da servizio a servizio.

L'esplosione del fenomeno della containerizzazione ha indotto a cambiare questo meccanismo. Verso la fine degli anni Ottanta del secolo scorso, l'European Shipping Council chiese agli armatori di rendere maggiormente esplicite e disaggregate le informazioni relative ai singoli oneri in maniera da garantire una maggiore trasparenza nelle tariffe applicate ai clienti.

Per le movimentazioni dei carichi dai piazzali alla nave (e viceversa) vennero individuate 17 attività (vedi tabella seguente). L'80% di queste sarebbero state imputate ai proprietari della merce, mentre il 20% dei costi ricadeva sulle compagnie di linea che si assumevano la responsabilità dei merci da sottobordo alla stiva (CESNA formula – dated 2.8.89).

Tab. 10 – Distinzione degli oneri di THC tra terminalisti e armatori

	ACTIVITY	COVERED BY
01	Delivery MT and receiving full (+all associated clerical work and reporting)	THC
02	Inspection and reporting condition of container/ completion interchange	THC
03	Inspection and reporting of seals and wiring, removal invalid labels, re-sealing	THC
04	Movement of container on/from chassis, barge or wagon	THC
05	Internal transport of container to or from stack	THC
06	Handling container into or out of stack	THC
07	Reporting of chassis, barge and wagon activities in and or out of terminal	THC
08	Storage of full container within time limits defined by Conference	THC
09	Take laden box out of stack	THC
10	Internal transport from stack to ship's side under hook	THC
11	Move of container from ship's side to ship's rail	THC
12	Move of container from ship's rail into ship's cell	Freight rate
13	Opening and closing hatch covers	Freight rate
14	Lashing of container	Freight rate
15	Physical and clerical planning of vessel operation + reporting	Freight rate
16	Overtime	Freight rate
17	Wharfage	Freight rate

Source: PortStrategy, July 2005. copyright © Mercator Media 2008

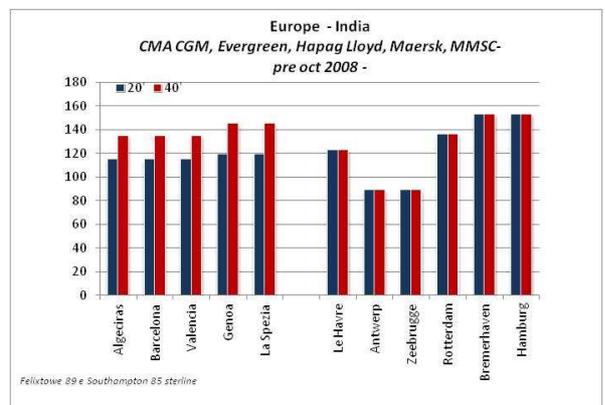
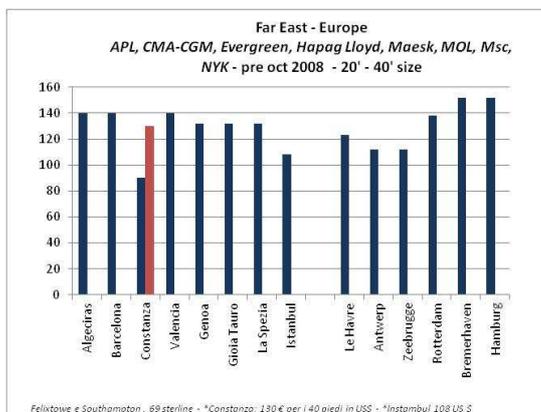
*L'andamento dei
THC fino ad
ottobre 2008*

Il meccanismo di determinazione dei costi di THC rimase tale fino al 2008, per circa 20 anni.

Grazie a questa formula furono meglio identificati oneri e responsabilità ricadenti sul cliente e quelle ricadenti sull'armatore, ma molte distorsioni sulle modalità di calcolo della tariffa di THC rimanevano.

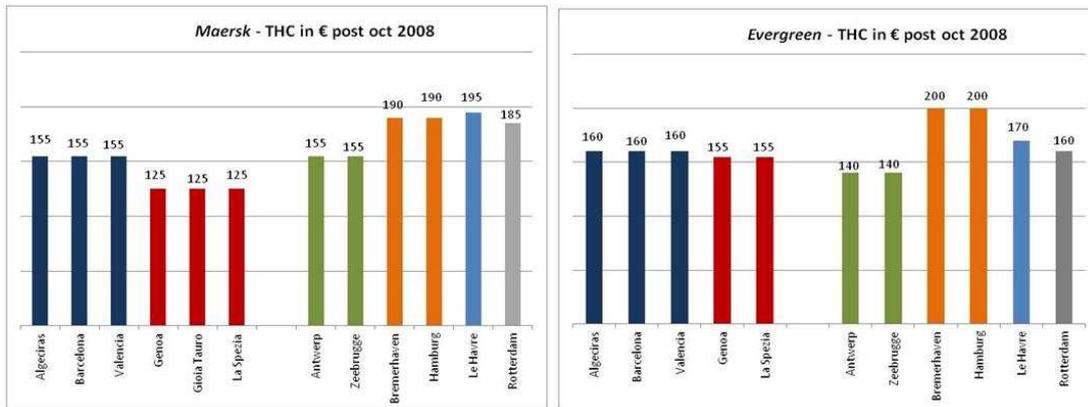
Essa veniva infatti determinata in relazione alle rotte, quindi rotte diverse presupponevano THC diversi; nel Mediterraneo venivano inoltre applicate differenze tra 20' e 40' in alcune rotte, in particolare in quella India-Europa. Si mantenevano invece poche differenze all'interno di uno stesso porto, per diverse compagnie.

Tab. 11 - THC pre ottobre 2008 – per rotte



Fonte: nostre elab su dati European Commission, 2009

Tab. 12 - THC pre ottobre 2008 – per rotte



Fonte: nostre elab su dati European Commission, 2009

Tra porto e porto le differenze dipendevano sicuramente dalla dimensione dei *terminal operators*, dal loro potere contrattuale così come dal volume di container garantiti dall'armatore, da quelle cioè che chiameremmo condizioni di mercato.

Le stesse compagnie di navigazione, per ottenere un maggior controllo sulle attività e sui costi da sostenere nei singoli porti, a partire dagli anni Novanta iniziarono a costituire bracci terminalisti delle loro attività: è il caso di APM per Maersk, Terminal Link vicino a MSC e P&O ports.

Sul fronte della struttura del mercato dei terminal portuali in Europa, l'altra grande rivoluzione fu rappresentata dall'avvento dei principali terminalisti mondiali: Port of Singapore Authority, HPH, DP World ecc.

L'incremento della produttività sui terminal, con l'avvento di questi grandi operatori, con l'evoluzione delle tecnologie e la forte competizione tra porti, manteneva basso il valore del THC.

Per almeno 15 anni il prezzo del THC è stato sostanzialmente stabile. Non così l'incidenza dello stesso sul costo del servizio complessivo in quanto fortemente condizionato dalla continua fluttuazione del mercato dei noli.

In sintesi fino al 2008 si avevano THC stabili, ma differenziati a seconda delle rotte commerciali, e un rapporto tra THC e rata di nolo sensibilmente oscillante a causa della forte fluttuazione delle rate di nolo.

THC post 2008

Con i nuovi regolamenti comunitari che, alla fine del 2008, hanno determinato la fine delle cosiddette *conferenze* è cambiata anche radicalmente la modalità di applicazione dei THC.

Innanzitutto è stata adottata una formula semplificativa: la tariffa finale applicata al proprietario della merce è unica per Paese, subisce pochissime differenziazioni da

porto a porto.

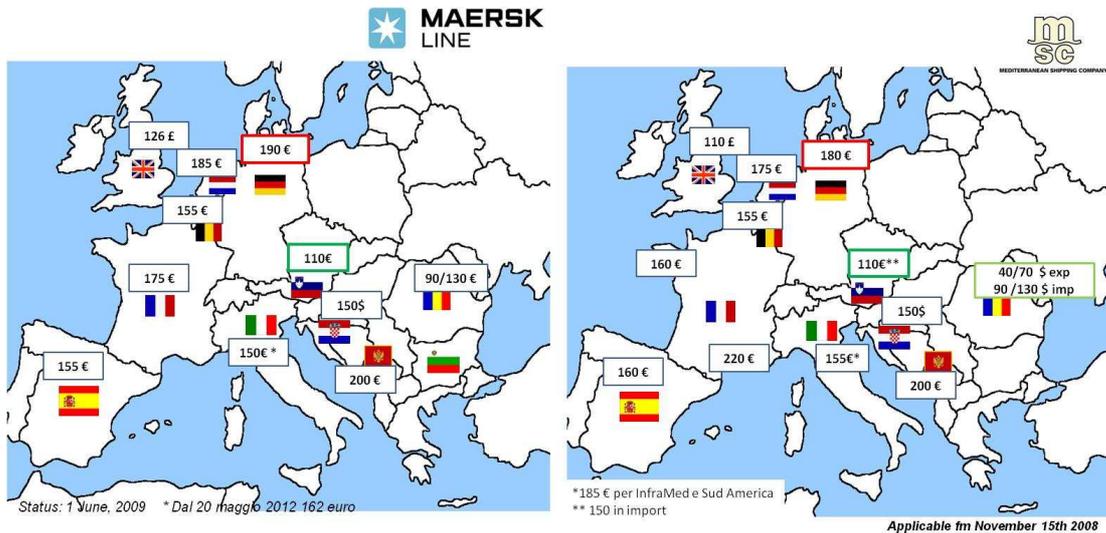
Viene abolita la differenziazione della tariffa per rotte commerciali e si è sicuramente guadagnato in trasparenza con la pubblicazione delle stesse sui siti web dei vari carriers.

Come richiesto dall'Europa, la tariffa è più coerente con i costi che vengono sostenuti dai carriers nei singoli terminal portuali, comprendendo un sistema di servizi che è abbastanza standardizzato per tutti i carrier. Le poche differenziazioni riguardano principalmente i giorni di sosta gratuiti consentiti alla merce nel terminal stesso.

Manca tuttavia ancora un allineamento totale tra tariffe di THC e costi che gli armatori sostengono sui terminal. La tariffa applicata è sensibilmente più alta: la motivazione principale sta nel fatto che gli armatori, attraverso la tariffa applicata ai clienti, si rivalgono anche dei costi di movimentazione di containers vuoti. Sappiamo che, negli ultimi anni, per via dell'evoluzione dei modelli organizzativi dello *shipping*, la quota di containers vuoti nei porti è aumentata. Nello scalo di Ancona incide ad esempio intorno al 25% e si tratta di una quota sostanzialmente simile a quella di molti altri porti.

E' chiaro che si tratta di movimentazioni per le quali gli armatori pagano un corrispettivo ai terminalisti (leggermente più basso, in genere, rispetto ai containers pieni), ma al quale non corrisponde un cliente su cui rivalersi.

Fig. 4 – Tariffa THC post 2008



Fonte: www.maersk.com - www.msccgva.ch

2.2. L'INDAGINE SUGLI ARMATORI

Sul fronte delle tariffe dunque in Adriatico il porto di Ancona così come gli altri scali italiani hanno prezzi sostanzialmente simili a quelli delle Croazia, sensibilmente più bassi rispetto ai costi di Montenegro e Albania, ma più alti del porto di Koper. Questo porto tra i tanti asset (vedremo anche nel capitolo successivo), dispone anche di una tariffa più bassa in termini di THC e ciò contribuisce a rendere lo scalo sloveno estremamente competitivo.

Il secondo punto dell'analisi ha invece avuto come obiettivo quello di comprendere il punto di vista degli armatori, relativamente alla competitività di Ancona sui costi e i relativi servizi che rientrano nel THC.

Sono state intervistate 5 compagnie di navigazione principali che offrono servizi regolari nel porto di Ancona e che operano nei principali terminal adriatici, destinati ai container. Per ragioni di riservatezza di seguito gli operatori verranno solo contrassegnati con le lettere A,B, C,D,E.

I terminal principali da essi utilizzati sono il Trieste Marine Terminal, i terminal Vecon e TIV a Venezia, Terminal Container Ravenna e il sistema terminalistico anconetano.

Occorre precisare che non tutti gli operatori hanno deciso di rispondere alle domande nella loro completezza, ma tutti hanno fornito un numero sufficiente di informazioni specifiche su Ancona.

Tab. 13 – Caratteristiche degli operatori intervistati

	A	B	C	D	E
ANCONA: numero container movimentati	26.000	11.000		2.400	
e quota su Adriatico	11%	26%		9%	
Quota su Italia			3% export 1% in import		2-3%
Tendenze su Ancona					
Ravenna	31%	17%		17%	
Venezia	39%	38%		74%	
Trieste	19%	18%			

Fonte: Istaot OTM

L'insieme di questi operatori copre ben oltre la metà delle movimentazioni effettuate su Ancona nel 2011. Per ciascuno di essi occorre tuttavia puntualizzare che il porto ha un ruolo marginale se paragonato al complesso delle attività nazionali effettuate.

L'operatore principale (A) ha movimentato su Ancona, nel 2011, circa 11.000 container, pari all'11% del suo traffico totale in Adriatico. I movimenti principali avvengono su Venezia (39%), Ravenna (31%) e Trieste (19%).

L'operatore B, con 11.000 container movimentata poco più di un quarto del sul traffico nel bacino sullo scalo dorico. In egual misura utilizza Ravenna, mentre Venezia è utilizzata per il 38%.

Più evidente la marginalità di Ancona per gli operatori C, D, E.

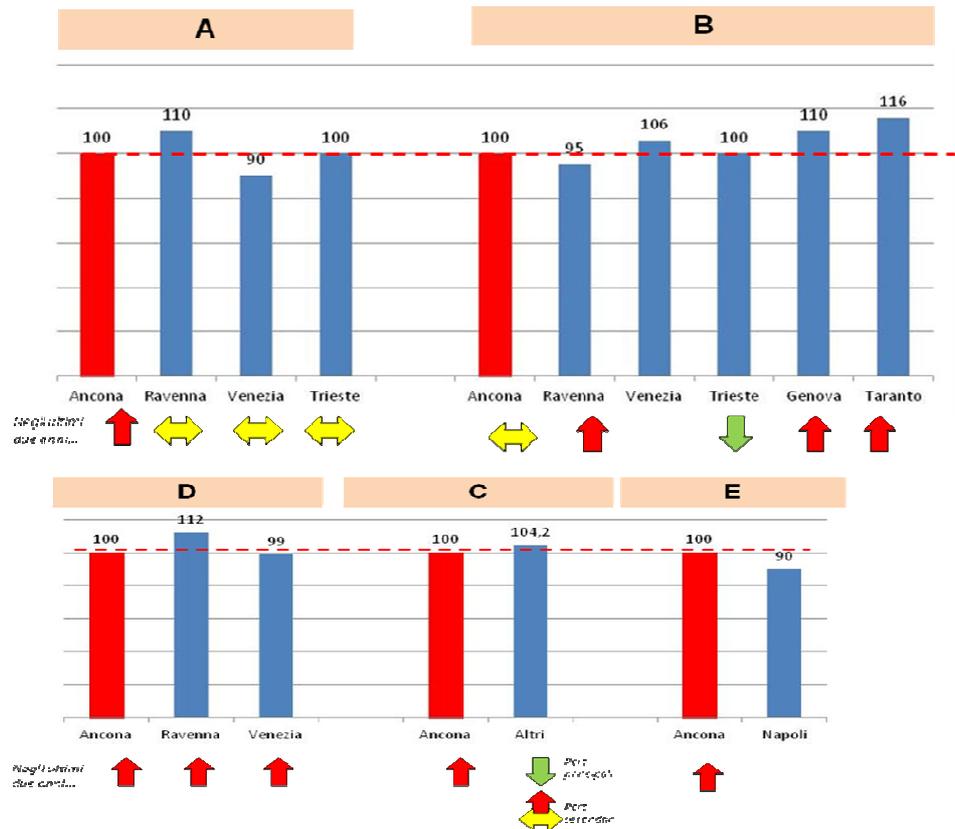
Tutti dichiarano che il mercato container su Ancona, rispetto all'anno precedente è in crescita o stabile.

La posizione relativa di Ancona sui costi di THC

E' stato quindi chiesto agli operatori quale fosse il costo dei servizi di THC dei vari porti, ovvero i costi di gru e movimentazione piazzale, fatto 100 il costo di Ancona.

Risulta che i costi in uno stesso porto possono essere diversi, per armatori diversi.

Tab. 14 - Fatto 100 il complesso dei costi che determinano il THC del porto di Ancona, quanto vale quello degli altri porti che utilizza?



Fonte: Istaot, OTM

Ravenna è più cara per l'operatore A e per D, più competitiva per l'operatore B. I motivi di questo sono diversi.

Sia A che D sono operatori che utilizzano il terminal principale per container di Ravenna, ovvero TCR, il quale applica tariffe più elevate in ragione dei servizi che offre: ad esempio il collegamento diretto con i binari ferroviari e dunque la possibilità di effettuare servizi intermodali. Per l'operatore B invece Ravenna è meno cara: questo perché utilizza il terminal multipurpose (prevalentemente rinfusoliero) di Setramar, notoriamente meno caro per i servizi container.

Venezia è meno cara per l'operatore A, che tuttavia utilizza il terminal secondario TIV, e per l'operatore D che vi concentra quasi tutta la sua attività in Adriatico, mentre è più cara per l'operatore B che utilizza il terminal principale della società VECON.

L'operatore E ottiene condizioni migliori a Napoli, suo porto di riferimento, e dove in effetti gestisce un numero di container non comparabile con i movimenti effettuati ad Ancona.

Per tutti, tranne che per l'operatore D, i costi di THC nel porto di Ancona sono in costante aumento. L'operatore C fa notare che attualmente Ancona è meno cara della media dei porti italiani (circa il 4% in meno), ma i porti tendono a crescere come avviene nella maggior parte dei porti secondari. Trieste ha costantemente valori allineati con Ancona.

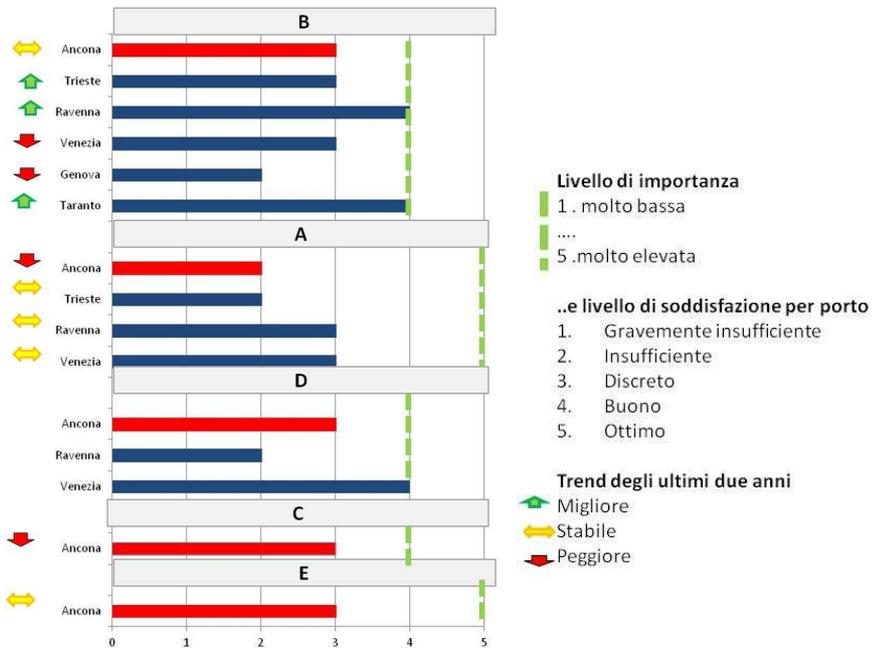
Importanza e grado di soddisfazione: costi relativi a THC

Come si evince dalla figura seguente, i costi relativi al THC hanno una notevole importanza per tutti gli armatori. Nella scala da 1 a 5 che attribuisce il livello di tale importanza, non si è scesi mai sotto il livello 4.

Molto lontano dal livello di importanza è il grado di soddisfazione per tali costi, in particolare per l'operatore A, che si contraddistingue in generale per una politica commerciale considerata molto aggressiva. E' molto critico con Ancona e Trieste in particolare ritiene insufficiente il livello di soddisfazione relativamente ai costi di THC dei costi di Ancona e Trieste.

L'operatore B, che ricordiamo mantiene una quota ragguardevole del suo business in Adriatico sul porto di Ancona, è molto soddisfatto del livello dei costi di Ravenna e Taranto che aderiscono perfettamente ai livelli di importanza indicati dallo stesso.

Tab. 15 - Nel seguente schema sono riprodotti alcuni fattori che influenzano gli armatori, nelle scelte di un porto. Può esprimere un giudizio sull'importanza dei costi di THC e sul grado di soddisfazione relativamente ai porti che utilizza?



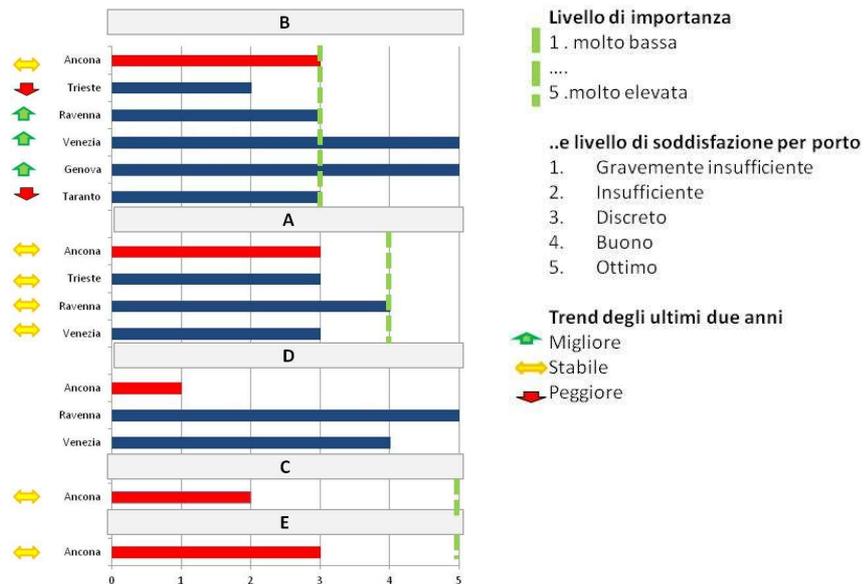
Fonte: Istaot, OTM

Importanza e soddisfazione sul Bacino di mercato

Il bacino di mercato di Ancona viene giudicato “discreto” e sostanzialmente stabile negli ultimi due anni da quasi tutti gli operatori. Solo l’operatore D da’ un giudizio su Ancona gravemente insufficiente.

In Adriatico sono i bacini di Ravenna e di Venezia (per l’operatore B) ad offrire le maggiori soddisfazioni.

Tab. 16 - Nel seguente schema sono riprodotti alcuni fattori che influenzano gli armatori, nelle scelte di un porto. Può esprimere un giudizio sull'importanza del bacino di mercato e sul grado di soddisfazione relativamente ai porti che utilizza?



Fonte: Istaot, OTM

Più articolato il giudizio sul livello delle infrastrutture e sulla produttività in banchina.

Anche in questo caso il livello di importanza per gli operatori è estremamente elevato; il valore attribuito non scende mai sotto il quattro.

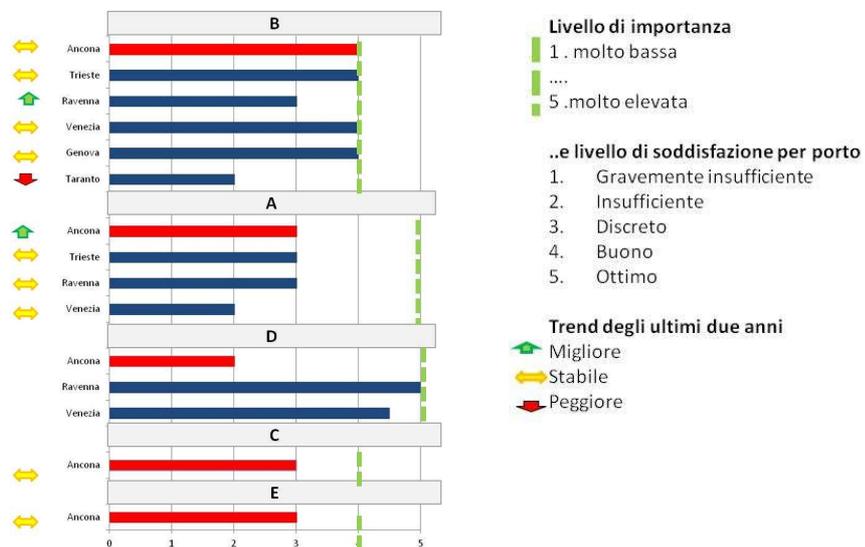
L'operatore A si mostra in generale molto insoddisfatto rispetto alle attese per tutti i porti dell'Adriatico e in particolare per Venezia. Lo stesso operatore ha affermato durante l'intervista che per attrarre volumi, occorre lavorare su più fronti. Innanzitutto occorre che siano contenuti i costi: "durante questi periodi di crisi mondiale è importante che i terminal, i gruisti, e tutta la comunità portuale capiscano l'importanza di ridurre i costi e non cercare invece di aumentarli ogni anno. Gli armatori perdono tanti costi durante la crisi, mentre i terminal cercano sempre di guadagnare e di non riconoscere niente agli armatori che portano traffico nel porto". Occorre inoltre che anche "...il servizio sia altrettanto buono (non sempre ad Ancona): aumentare la produttività e ridurre i tempi nei porti è di fondamentale importanza per gli armatori".

L'operatore B, che pure mostra un grado di soddisfazione notevole per quasi tutti i porti (fatta eccezione per Taranto, sullo Ionio), sostiene che le maggiori criticità di Ancona riguardano la viabilità e la disponibilità di aree in banchina.

L'operatore C che ha espresso un giudizio solo su Ancona, sostiene che il livello di produttività e dotazione dello scalo è discreto, suggerendo di migliorare le condizioni economiche e operative.

Giudizio particolarmente negativo su Ancona per l'operatore D dove rileva la mancanza di banchine e mezzi di sollevamento adeguati e spazi di attracco, il che provoca lunghe attese delle navi in rada, con relativi elevati costi per l'armatore.

Tab. 17 - Nel seguente schema sono riprodotti alcuni fattori che influenzano gli armatori, nelle scelte di un porto. Può esprimere un giudizio sull'importanza della produttività del servizio e del livello infrastrutturale, e sul grado di soddisfazione relativamente ai porti che utilizza?



Fonte: Istaot, OTM

2.3 PORTO DI ANCONA E THC: COMPETITIVITÀ E CRITICITÀ

I costi di THC non presentano enormi differenze tra i porti esaminati. Si oscilla tra un più o meno 5-10% intorno al valore medio. Le ragioni di queste differenze sono molte, tutte riconducibili a logiche di mercato: potere contrattuale di terminalista e armatore, volumi garantiti, servizi offerti. Alcuni esempi:

- Un operatore afferma che il costo di Ancona è più alto di circa il 10% rispetto a quello del porto di Napoli. Il motivo è che a fronte di poche migliaia di container del porto di Ancona, tale armatore movimentava almeno 150.000 container su Napoli e questo garantisce un potere negoziale forte.
- Un altro armatore si lamenta molto dei costi ad Ancona. Ravenna è più cara ma lì si trovano di fronte ad uno dei più grandi terminalisti europei (Contship). Meno

cara è Venezia, dove peraltro lo stesso armatore controlla di fatto il terminalista utilizzato, ovvero TIV.

- Per un terzo armatore, Ravenna è meno costosa. Lì utilizza un terminalista meno specializzato su container da cui può ottenere tariffe più contenute, ma anche meno servizi rispetto a quelli forniti da Contship (non c'è modo ad esempio di effettuare il servizio ferroviario perché mancano i binari).

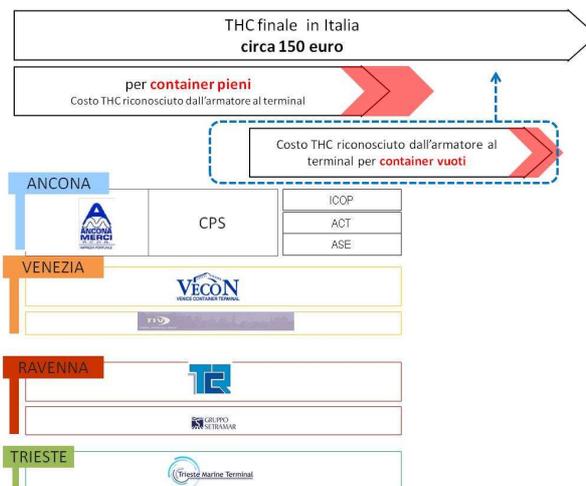
L'indagine porta a concludere innanzitutto che il potere negoziale tra armatori e terminalisti è fondamentale nella determinazione del prezzo finale.

Alcuni operatori lamentano gli effetti della carenza di spazi e banchine nello scalo di Ancona (nonché i limiti di accessibilità viaria), che spesso hanno ripercussioni forti sulla loro operatività e sui costi che sostengono. In periodi di crisi nessuno può permettersi. In periodi di recessione come l'attuale le rate di nolo crollano, le perdite delle compagnie sono elevatissime e la pressione a rivedere le condizioni sui terminal portuali si accrescono, anche per pochi euro. E qui sta il maggior limite di Ancona.

In ciascuno degli altri porti dell'Adriatico vi è un terminalista (a volte due) che controlla la filiera in tutte le sue fasi, dal gruaggio alle movimentazioni su piazzale, ai servizi accessori e così via.

Nel porto di Ancona le diverse fasi di attività del terminalista sono distribuite tra più figure, ovvero più aziende: Ancona Merci è formalmente il terminalista poiché ha la concessione delle banchine dove si movimentano i container (la cosiddetta Nuova Darsena) e svolge il solo gruaggio, poi c'è la cooperativa dei lavoratori CPS, infine ci sono i tre soggetti ICOP, ACT (che fa capo al gruppo Frittelli) e ASE (che fa capo al gruppo F.lli Morandi) che svolgono una serie di servizi su piazzale e di fatto dialogano con l'armatore tramite le rispettive agenzie marittime di riferimento. La tariffa complessiva di THC è dunque la somma delle tariffe applicate da tre soggetti.

Fig 5. – THC e modello gestionale dei terminal



Fonte: Istaot OTM

Le ultime tre aziende della filiera citate, tramite le agenzie marittime di riferimento, sono quelle che subiscono le pressioni delle compagnie e che tuttavia non hanno il potere di far ricadere le decisioni di un armatore sulle aziende a monte, che invece hanno tariffe prefissate per unità di movimentazione. Viceversa, il concessionario della banchina al momento non si interfaccia con il mercato, rappresentato dagli armatori. Né peraltro al momento appaiono esserci forme di collaborazione anche informali tra tutti i soggetti della filiera.

L'indagine non entra nel merito delle tariffe applicate dai singoli operatori del terminal anconetano; non ci sono gli elementi per valutare se la tariffa dei singoli è competitiva oppure no poiché negli altri porti non c'è una distinzione tariffaria per singole fasi di attività.

Lo studio però evidenzia che questo modello ha perfettamente funzionato negli anni fino al 2008, quando il mercato e i noli erano particolarmente remunerativi e le strategie degli armatori meno pressanti sui porti. In un contesto difficile e contrastato come quello attuale, tale modello, in assenza di forme stabili di cooperazione, mostra tutti i suoi limiti, in quanto poco flessibile nei tempi e nelle modalità di risposta a quelli che di fatto rappresentano i principali clienti del porto.

PARTE 3 – PLM: NODI SEPARATI O APPROCCIO INTEGRATO?

La natura del problema

Da anni persiste una chiara percezione che la Piattaforma Logistica delle Marche possa costituire un volano di sviluppo economico del territorio. E' un ruolo questo già riconosciuto ai singoli nodi della piattaforma, per le attività che svolgono e per l'occupazione che generano.

Ci si domanda però se ulteriore reddito e sviluppo possano essere generati dal sistema nel suo insieme, dal fatto che la presenza territorialmente contigua di questi nodi possa essere l'occasione per progettare e sviluppare nuovi servizi per nuovi mercati, amplificando l'effetto economico complessivo.

Il successo di molte realtà portuali del Nord Europa si basa sull'offerta congiunta di servizi di trasporto marittimo, ferroviari, di logistica; i container che arrivano nei porti vengono direttamente caricati su treni fino a destinazione finale, le aree vicino ai porti ospitano immense strutture logistiche dove imprese multinazionali hanno localizzato i loro centri di produzione e distribuzione.

In Adriatico lo stesso porto di Koper è in grado di coniugare l'offerta di trasporto marittimo con quello ferroviario e di logistica. Vedremo di seguito che il modello di *governance* risulta decisivo per il successo del porto.

Per questo motivo, **a partire dal tema dell'intermodalità cargo**, che taglia trasversalmente i business di tutti i soggetti gestori, l'obiettivo è quello di valutare gli spazi di cooperazione-integrazione che possono essere messi in campo dagli stessi, nell'ottica di rafforzare le potenzialità della piattaforma nel suo complesso.

L'analisi si basa sullo sviluppo di *case history* e l'individuazione di *best practices* nel coordinamento e nella gestione di terminal marittimi e inland terminal, a sostegno dello sviluppo dell'intermodalità.

3.1. KOPER: MODELLO E GOVERNANCE

Un porto in forte crescita....

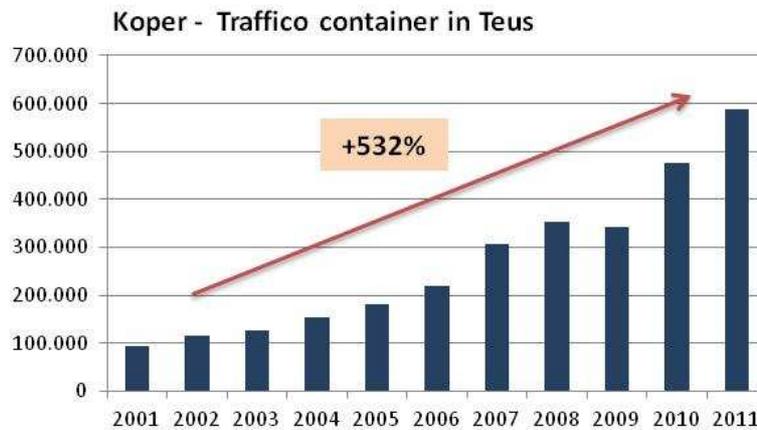
Koper è riconosciuto da anni come un modello di successo della portualità in Adriatico. Movimenta circa 17 milioni di tonnellate di merci e, contrariamente a molti altri porti italiani, ha recuperato totalmente i numeri che erano stati raggiunti nel 2008. L'unico settore nel quale la crisi continua a manifestare ampiamente i suoi effetti è quello relativo al trasporto di automobili: nel corso del 2009 la crisi dell'industria dell'auto aveva già procurato un dimezzamento dei volumi di attività di trasporto, mentre gli incrementi degli ultimi due anni sono ancora deboli e non hanno consentito di recuperare i volumi persi. Purtroppo lo scalo resta uno dei

principali approdi del Mediterraneo per questa tipologia di traffico.

Ma l'elemento che contraddistingue il successo di Koper è sicuramente il traffico di container. Nell'arco di un decennio lo scalo sloveno, è passato da 100.000 teus movimentati a circa 600.000 teus diventando, di gran lunga, il primo scalo dell'Adriatico. Koper è il punto di riferimento per molti mercati del Centro Est Europa, in particolare Austria (primo mercato) e Ungheria.

....soprattutto nel
segmento
container

Fig.6 – Koper traffico container in Teus



Fonte: Istaot OTM su dati Luka Koper Group 2011

A questo successo ha contribuito sicuramente la capacità di servire mercati extranazionali attraverso stabili servizi ferroviari, così come avviene nei porti del Nord Europa. Attualmente la rete di collegamenti su rotaia è fittissima e consente di raggiungere regolarmente Austria, Germania, Ungheria, Cechia, Slovacchia, Polonia, Serbia e Bulgaria. Il controllo diretto di inland terminal in Europa completano il quadro della rete di infrastrutture e servizi, costruita attorno al porto di Koper.

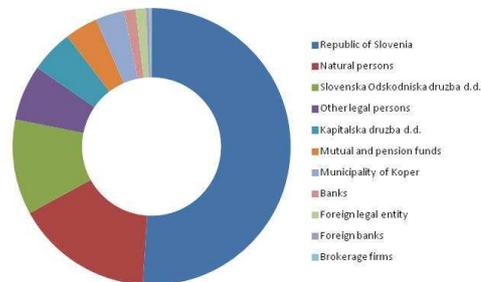
Un porto...quotato
in borsa...

Tutto ciò è stato possibile anche perché il modello di *governance* del porto di Koper è fortemente orientato al business ed ha una capacità operativa molto diversa rispetto alle nostre Autorità Portuali Italiane.

La società che gestisce lo scalo sloveno Luka Koper d.d. è la capofila del gruppo (Luka Koper Group) ed è l'equivalente di una nostra società per azioni. Si tratta di una società quotata in borsa presso il segmento Ljubljana Stock Exchange (First Quotation).

Nel capitale sociale di Luka Koper figurano la Repubblica di Slovenia (al 51%), banche nazionali ed estere, fondi pensione, altre società di capitali, ecc.

Fig. 7 - Luka Koper d.d. – ripartizione shareholders



Fonte: Istaot OTM su dati Luka Koper group 2011

La società che gestisce il porto è concessionaria di tutte le banchine..

Ad essa fanno capo il 94% dei ricavi del gruppo che nel 2011 ammontavano a 143,6 milioni di euro e 787 dipendenti (sui 1020 del gruppo).

Luka Koper d.d. è il concessionario di tutte le banchine dello scalo (in totale 12), in virtù di un *concession agreement* sottoscritto con il governo della Repubblica di Slovenia nel 2008. Tale accordo, a fronte delle concessioni della durata di 35 anni, prevede che la società gestisca e mantenga le infrastrutture del porto, assicurandone lo sviluppo.

Inoltre la società si impegna a versare il 3,5% dei ricavi operativi al governo, al netto dei ricavi derivanti da tasse portuali. Il canone viene corrisposto per metà alla Repubblica di Slovenia e per l'altra metà alla municipalità di Koper.

Il gruppo controlla al 100% la società **Adria Tow d.o.o.**, la quale garantisce i servizi di rimorchio alle navi e tutti i servizi di assistenza e sicurezza. Inoltre tramite una partecipazione al 50% della società **Adria Transport d.o.o.** opera anche nel campo dei servizi logistici, in particolare assicurando i collegamenti ferroviari con Austria e Polonia.

In campo logistico il gruppo controlla al 100% la società **ADRIATERMINALI d.o.o.**, che gestisce il terminal di Sezana. Il terminal, localizzato a circa 43 km dal porto, è un inland terminal, che gestisce flussi di merci rinfusoliere destinati ai mercati del Centro e Est Europa.

...e controlla business collaterali

Luka Koper Group è entrato in un terzo del capitale di **Railport Arad srl**, terminale localizzato in Ungheria nei pressi di Timisoara. Ad oggi, tale strategia non ha prodotto collegamenti regolari con Koper (al 2011), ma solo *on demand*, mentre il terminal collega altri porti e terminali nord europei. Il gruppo controlla anche Pannonia Regional Distribution Centre. Situato nella parte Nord est della Slovenia è destinato a diventare un importante centro di distribuzione delle merci.

Fig. 8 – Luka Koper group: la rete delle imprese partecipate



Fonte: Istaot OTM su dati Luka Koper group 2011

Contrariamente a quanto avviene per le Autorità italiane, ci troviamo di fronte ad un gestore diretto dei mercati del porto, fortemente orientato al business, capace di sviluppare o di entrare strategicamente in business collaterali e funzionali al successo del porto stesso.

Tra questi business collaterali vi sono anche i servizi intermodali e logistici che sicuramente hanno garantito a Koper la possibilità di presidiare ampi spazi di mercato nel Centro ed Est Europa.

Le nostre Autorità Portuali italiane sono cosa ben diversa. L'art 6 della L 84/94 che la istituisce, stabilisce che esse abbiano i seguenti compiti: "...indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi connessi a tale attività.la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella del mantenimento dei fondali".

La stessa legge disciplina poi le imprese concessionarie di banchine dei porti (quelle indicate ex. art. 18) e le imprese deputate alle attività di sbarco, imbarco, deposito, trasbordi e movimentazione merce, non titolari di concessione (ex. Art 16). A parte sono disciplinati (art 14) i servizi tecnico-nautici, pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, che offrono le prestazioni alla nave, necessarie ad effettuare la manovra in entrata e in uscita nel porto, e ad ormeggiare in condizioni di sicurezza presso le banchine.

Abbiamo visto nel secondo capitolo che il sistema, presso il porto di Ancona è ancora più complesso, e per arrivare ad individuare i soggetti che effettivamente si interfacciano con il mercato degli armatori e delle case di spedizione si deve arrivare alle agenzie marittime e agli spedizionieri.

Le limitate possibilità operative delle Autorità Portuali italiani

Quello che esiste a Koper e manca totalmente in Italia, principalmente per un assetto normativo diverso, è un forte orientamento al business del gestore del porto, che si manifesta anche con il pressoché totale controllo della filiera dei servizi portuali.

Se entriamo poi nel dettaglio dei servizi intermodali ferro-mare, la capacità di integrazione espressa da Koper appare ancora più netta, con un controllo effettivo di società che operano come gestori di inland terminals o di vettori ferroviari.

3.2. AUTORITÀ PORTUALI E PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

Le nostre Autorità Portuali hanno tentato di intervenire con maggiore incisività in questi business, con l'obiettivo di dare maggiore impulso al traffico ferroviario dei propri porti, data la consapevolezza che la carenza di servizi intermodali rappresenti uno dei principali punti deboli del nostro sistema portuale. I risultati sono tuttavia abbastanza modesti.

L'analisi è stata concentrata sulle partecipazioni delle Autorità Portuali italiane in business attinenti al tema dell'intermodalità e soprattutto se le iniziative, formalizzate da una partecipazione societaria, corrispondessero ad un effettivo slancio dei servizi intermodali da quegli stessi porti.

Si è dunque proceduto:

- ad individuare e quantificare tutte le partecipazioni delle Autorità Portuali italiane in altre società;
- a selezionare quelle effettivamente attinenti al business intermodale (partecipazioni in interporti e in vettori ferroviari);
- ad indagare quanto queste partecipazioni avessero prodotto in termini di sviluppo del business intermodale da quegli stessi porti.

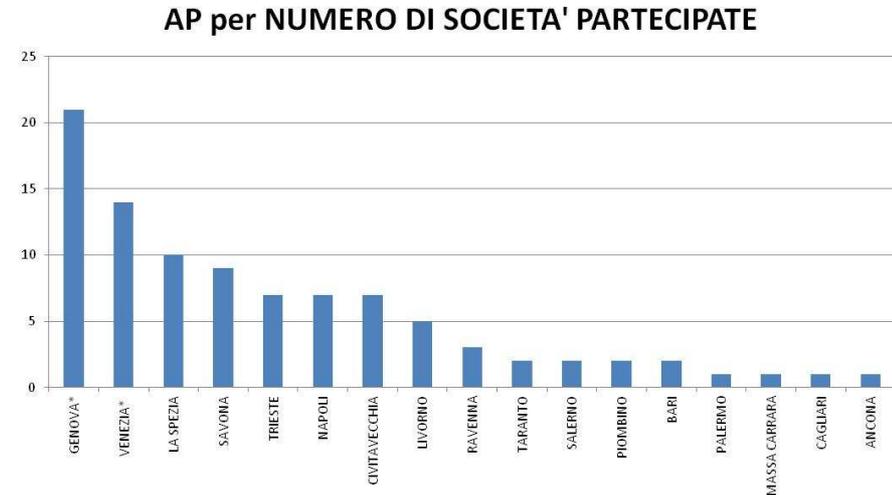
*Autorità Portuali
italiane e società
partecipate*

La mappa delle partecipazioni delle Autorità Portuali in altre società è effettivamente molto variegata.

Genova, con partecipazioni dirette o, attraverso Finporto Genova spa, Riparazioni Navali spa, Aeroporto di Genova spa, conta partecipazioni in più di 20 società. I settori sono molto differenziati: oltre a società che si occupano di promuovere, sviluppare e gestire infrastrutture, vi sono imprese che possono essere ricondotte al mondo delle multiutilities del porto o alla gestione di terminal passeggeri, altre che rientrano in iniziative di marketing territoriale avviate insieme ad altri enti del territorio.

Analoghe considerazioni possono essere fatte per le 14 partecipazioni dell'Autorità Portuale di Venezia, anche attraverso APV investimenti. I settori di intervento sono in generale quelli già citati. Si tratta quasi sempre di partecipazioni simboliche, raramente di controllo.

Fig. 9 -



Fonte: Istaot OTM su Bilanci AP, 2011

L'Autorità Portuale di Ancona partecipa la società Ancona Port Holding, recentemente messa in liquidazione. La mappa di tutte le partecipazioni delle Autorità Portuali italiane è contenuta in *Appendice 2*.

Autorità Portuali italiane e interporti

Nella seguente tabella sono state selezionate le partecipazioni nelle società che progettano, realizzano, gestiscono interporti. Purtroppo si tratta di realtà che presentano un diverso livello di sviluppo, di operatività, di business, e quindi anche la lettura di questa tabella va ulteriormente approfondita. Ciò che balza all'occhio è comunque una quota di partecipazione che non supera il 10% del capitale sociale.

Fig. 10 - Autorità Portuali italiane e partecipazioni in Interporti

	Retroporto di Alessandria	Rivalta Terminal Europa	Interporto di Vado IO	CEPIM	Interporto Toscano	Centro Merci Orte	Salerno Interporto spa	Interporto di Venezia	Interporto di Venezia (tramite APV)	Terminal intermodale Trieste Ferneti Spa	Dinazzano Po	Società Interporto Bari
GENOVA*	5%											
LA SPEZIA				0,74%								
SAVONA	10%	0,07%	8%									
LIVORNO					5,60%							
CIVITAVECCHIA						0,47%						
SALERNO							0,49%					
VENEZIA*								10,01%	10,01%			
TRIESTE										6,01%		
RAVENNA											10%	
BARI												0,39%

Fonte: Istaot OTM su Bilanci AP, 2011

Entrando tuttavia nel business degli interporti partecipati si scopre che alla presenza della società alcune volte non corrisponde nessun business avviato, altre volte il business è legato esclusivamente agli affitti di immobili, mentre gran parte dei ricavi provengono da contributi pubblici erogati generalmente per ampliamenti e altre costruzioni.

Fig. 11 - Caratteristiche degli interporti partecipati

INTERPORTI PARTECIPATI DA AP		Inland terminal	Tipologie principali di ricavi	Valore della Produzione (.000 €)	di cui contributi	EBIT	Oneri Finanziari	Risultato Netto	DIPEND .
Nessun Business	Retroporto di Alessandria			470		- 72.413	-	- 71.968	-
	Centro Mercè Orte			259.102	0,0%	- 49.417	-	369.499	-
	Salerno Interporto Spa			223.247	0,0%	- 184.158	-	- 861.217	5
Affitti/Locazioni	Interporto Toscano Spa	Affitti		6.825.014	29,2%	171.041	-	171.041	6
	Interporto di Venezia Spa	Affitti e servizi prestati ad affittuari e servizi		13.753.534	66,4%	6.719.864	4.150.311	1.389.259	10
	Interporto della Puglia Spa	Affitti		5.763.763	28,8%	- 631.673	3.900.744	- 2.872.686	8
Anche trasporti e movimentazioni	Rivalta Termina Europa Spa	Trasporti e movimentazioni (35%), servizi doganali e diversi (44%) movimentazioni e riparazioni (21%)		6.918.052	13,0%	- 617.047	- 94.681	- 744.289	8
	Terminal Intermodale Ferneti Spa	Servizi autoparco (alle merci, alle persone, ai mezzi)		4.445.668	29,7%	307.281	- 75.305	108.168	23
	CEPIM Spa	Magazzini (52%), Piazzali (22%) Affitti (14%) Trasporti (9%)		6.804.109	13,2%	338.921	-	338.921	20
	Dinazzano PO Spa	trasporti (in particolare con Genova, La Spezia, Livorno e Ravenna)		8.621.374	4,7%	- 29.183		- 29.183	12

Fonte: Istaot OTM su Bilanci interporti, 2011

Tra i pochi soggetti partecipati che offrono effettivamente servizi di movimentazione delle merci (oltreché magazzini, piazzali, affitti), il legame con il business dei porti che li partecipano è molto debole.

Cepim, per esempio, partecipato dall'Autorità Portuale di La Spezia non ha servizi diretti con quel porto; Dinazzano PO, partecipato dall'Autorità Portuale di Ravenna presenta in effetti un servizio regolare con Ravenna, ma ne ha altri con Genova, La Spezia e Livorno; il Terminal Intermodale Ferneti spa offre in effetti servizi da autoparco a merci, persone e mezzi, quasi tutti provenienti dall'Est Europa.

Autorità Portuale e vettori ferroviari

Ancora più rare sono le partecipazioni in società ferroviarie che gestiscono il servizio di trasporto intermodale.

La prima è sicuramente Alpe Adria spa. Presentata più volte, anche nei nostri studi, come un modello di successo per l'avvio di servizi portuali, la società è partecipata con eguali quote dall'Autorità Portuale di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia attraverso Friulia Spa, e Trenitalia.

Nel corso degli anni la società ha contribuito a dare una spinta decisiva all'intermodalità nel porto giuliano che oggi conta oltre 50 treni settimanali tra quelli destinati all'Italia e i molti diretti in tutta Europa. E' un modello di sicura efficacia. Non altrettanto si può dire in termini di efficienza. I contributi che il pubblico annualmente riconosce alla società, oscillano dai 5 ai 7 milioni di euro, pari al 20%-25% dei ricavi. Se il contributo non fosse così cospicuo e tale da rendere le tariffe fortemente competitive, sicuramente quei numeri sui treni da Trieste non si avrebbero. Va dato atto all'Autorità Portuale e alle istituzioni friulane di aver fatto una scelta in una direzione, di sostenerla anche se con sempre maggiore fatica.

Una nuova iniziativa, operativa dal 2011 è quella relativa a Fer.Net, società partecipata dall'Autorità Portuale di Savona al 10%, da privati e Rivalta Terminal Europa. L'obiettivo è quello di attivare un navettaggio tra il terminal e il porto, pensando poi a rilanci in tutta Europa. Si tratta di un'iniziativa che guarda anche al futuro terminal Maersk, che ha l'ambizioso obiettivo di portare oltre il 40% dei container fuori dal porto attraverso la ferrovia.

Fig. 12 - Caratteristiche delle imprese ferroviarie partecipate



Fonte: Istaot OTM su Bilanci imprese ferroviarie, 2011

Le altre due iniziative sono in fase di liquidazione perché in effetti nel tempo non hanno prodotto i risultati sperati, ovvero quelli di favorire, stimolare, un autonomo mercato intermodale. Purtroppo, quando le risorse pubbliche sono terminate, la sostenibilità economica e finanziaria delle rispettive società è venuta a mancare.

In sintesi

L'indagine dimostra che la formula della partecipazione societaria, nella quasi totalità dei casi esaminati, non ha prodotto effetti sullo sviluppo del business intermodale dai nostri porti.

L'assenza di controllo e dunque di capacità decisionale sullo sviluppo del business è stata sicuramente determinante nel mancato successo; è proprio quella mancanza di orientamento al business che distingue fortemente le nostre Autorità Portuali dal modello Koper e che non viene colmata attivando o partecipando *tout*

court altre società. Anche questa strategia spesso diventa un alibi per sostenere che qualcosa, nella direzione dell'intermodalità è stata fatta.

La realtà dimostra che il percorso della partecipazione societaria ha senso, prima di tutto se un business e un mercato potenziale esistono, se un vettore ferroviario crede in quel business, se si hanno le leve per presentare offerte competitive rispetto alla strada. Se una governance "investe" su questo orientamento, come ha fatto Trieste, la sua Autorità Portuale e la sua Regione, attivando tutte le leve necessarie, ovvero una scelta strategica di fondo a sostegno del business intermodale, la selezione di un partner ferroviario come Trenitalia, una politica forte di contributi pubblici a favore dell'intermodalità, la società ha senso, altrimenti il percorso, come abbiamo visto, è destinato al fallimento.

3.3. QUALE PERCORSO PER LA PLM

L'alibi della società

Occorre dare ora una risposta alla domanda iniziale ovvero capire se un modello di *governance* diverso da quello attuale possa costituire un volano per lo sviluppo di alcuni servizi dalla Piattaforma Logistica delle Marche. Le pratiche analizzate in altri contesti italiani, hanno dimostrato che occorre prima di tutto verificare se esiste un mercato comune, al quale possano essere offerti servizi che contemplino la presenza congiunta di diversi nodi. E' un passaggio fondamentale che precede qualunque integrazione a livello societario; il percorso opposto presterebbe il fianco alla costruzione di un'ennesima scatola vuota, un alibi per dimostrare che qualcosa si è fatto sulla strada del funzionamento della Piattaforma in una logica integrata.

PLM: il mercato attuale e le offerte separate

Attualmente i mercati di riferimento dei nodi della PLM sono piuttosto definiti. I servizi che partono dalle nostre infrastrutture sono pressoché tutti destinati a soddisfare la domanda di trasporto di alcuni segmenti di imprese marchigiane e al massimo di alcune province limitrofe.

Il porto di Ancona risponde alla domanda di trasporto di merci marchigiane che utilizzano la modalità marittima per raggiungere principalmente i mercati del Mediterraneo orientale e dell'Estremo Oriente (e viceversa).

L'interporto di Jesi ha come suo mercato di riferimento principalmente le merci in entrata o uscita dalle Marche che oggi utilizzano la strada per collegarsi ai mercati del Nord Italia e Nord Europa, e che invece potrebbero utilizzare la modalità ferroviaria. Un ulteriore mercato di riferimento può essere rappresentato da quelle merci che oggi raggiungono i porti del Tirreno via strada, per essere poi trasportate via mare verso le Americhe. E' un segmento che il porto dorico non può presidiare poiché gli scali del Tirreno, per ampiezza dell'offerta, *transit time* e noli, risultano molto più competitivi.

L'Aeroporto di Falconara si rivolge invece a quel segmento di mercato regionale che deve spedire/ricevere merci ad alto valore aggiunto, con una forte criticità temporale, il tutto il mondo.

Fig. 13 – Il posizionamento attuale dei nodi della PLM



Fonte: Istaot OTM

Nell'attuale posizionamento le offerte dei tre segmenti della PLM sono chiaramente separate, non sovrapponibili, presidiano segmenti del mercato regionale ben distinti. Non vi sono elementi di sovrapposizione e neanche oggettivamente la necessità di una regia comune.

La mappa illustrata ci racconta quello che il mercato è oggi, come oggi si posizionano i tre nodi. Più articolata è invece la rappresentazione di quello che la PLM e i suoi nodi potrebbero essere, qual è la loro potenzialità. La riflessione più strategica attiene invece a cosa potrebbe essere e quello che potrebbe offrire la PLM con i suoi nodi, se ci spostassimo su nuovi mercati lato terra e su nuovi servizi.

*La matrice dei
posizionamenti
possibili*

Per comprendere meglio questo aspetto è stata costruita una matrice. Sull'asse delle ascisse riportiamo le tipologie di servizi da quelli di trasporto (marittimo, ferroviario, aeroportuale) a servizi riferiti alle merci e a maggiore valore aggiunto. Per esempio, tra questi vi possono essere servizi di stoccaggio, lavorazione delle merci ecc...

Sull'asse delle ordinate è rappresentato il mercato geografico (lato terra). Dal solo mercato regionale ci si può spostare a servire mercati geograficamente più lontani, per esempio quelli del Nord Italia (a limite Europa).

Dall'incrocio di questi elementi derivano quattro diversi posizionamenti della PLM.

Il quadrante A in basso a sinistra delinea il posizionamento attuale della PLM, quello già descritto: servizi di trasporto, differenti per ciascun nodo, e mercato regionale nei suoi diversi segmenti di domanda.

Se alle imprese marchigiane vogliamo però offrire oltre al trasporto ulteriori servizi ci spostiamo nel quadrante B, in basso a destra. L'interporto potrebbe essere la base

per lo stoccaggio di alcune merci, per il deposito di container vuoti che poi ripartono dal porto di Ancona, e così via. Ci troviamo di fronte ad offerte complementari. Nell'esempio esaminato il servizio contempla l'intervento del porto e dell'interporto.

Potremmo invece spostarci con i soli servizi di trasporto dalle imprese regionali ad un mercato geografico più lontano (quadrante C), ad esempio il Nord Italia. Qui si possono immaginare forme di integrazione tra l'offerta marittima e quella ferroviaria. Non necessariamente la cosa mette in gioco due nodi della piattaforma (per esempio il porto potrebbe offrire la soluzione intermodale da solo essendo dotato di binari ferroviari), ma non è escluso che vi possano essere soluzioni in cui porto e interporto debbano cooperare.

Se invece ci spostiamo su nuovi mercati e nuove soluzioni di servizi logistici (quadrante D), non si può prescindere dal soluzioni complesse e integrate tra le offerte di due o più nodi.

Fig. 14 - Posizionamento PLM per mercati e servizi



Fonte: Istao OTM

Le strategie sui diversi quadranti

La questione principale attiene dunque all'esigenza di spostarsi dal posizionamento attuale. Se oggi le offerte dai nodi sono totalmente separate, si possono progettare **forme di promozione** comune sulle imprese marchigiane o su quei mercati anche internazionali che alle imprese marchigiane si rivolgono (per offrire o acquistare merci). Il livello di cooperazione sostanzialmente si ferma qui, non ha senso andare oltre.

Man mano che ci si sposta verso il quarto quadrante è chiaro che i servizi da offrire

sono più complessi, gli operatori coinvolti appartengono o operano in diversi nodi, l'esigenza di maggiore integrazione esiste.

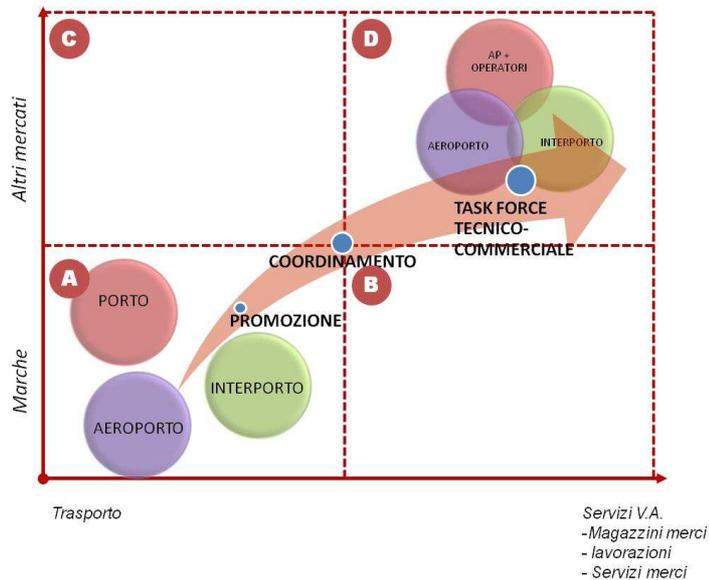
Se si vuole presidiare quel quadrante, più di ogni altra cosa sono necessarie competenze, commerciali e tecniche, bisogna saper progettare e realizzare nuovi servizi. La questione fondamentale è determinare dove individuare queste competenze: possono risiedere in uno dei soggetti gestori dei nodi, negli operatori del porto e forse meno nell'organizzazione dell'Autorità Portuale, che per motivi normativi, non si occupa di questo, in un soggetto terzo da scegliere come partner.

Ai sistemi di *governance* dei tre nodi è invece richiesta da subito maggiore visione, maggiore consapevolezza relativamente a queste opportunità. Non è dunque la costituzione di una nuova società, che in sé è in grado di produrre un qualche effetto in questa direzione, ma basterebbe una volontà congiunta dei diversi attori perché si avvii un percorso diverso.

La sola forma di promozione internazionale della PLM che, abbiamo detto, costituisce il livello minimo di cooperazione tra i nodi, è ad oggi ben poco presidiata.

Eppure esistono opportunità su mercati nuovi, o che si vanno consolidando, come la Turchia, l'Egitto, il Medio Oriente in generale su cui andrebbero costruiti percorsi di sviluppo, individuati possibili operatori partner, studiati puntualmente i mercati possibili.

Fig. 15 - Strategie e posizionamento PLM



SINTESI E CONCLUSIONI

*I risultati del
rapporto 2012*

Gli ambiti di analisi del rapporto 2012 non riguardano le questioni infrastrutturali, ampiamente esaminate nei rapporti degli anni precedenti, ma sono rivolti ad individuare le scelte più opportune per sostenere il mercato e in particolare l'intermodalità.

- 1) Il primo ambito di indagine riguarda una **legge regionale sull'intermodalità** che preveda un contributo per ogni spedizione che scelga la soluzione ferroviaria combinata con strada o mare. Si tratta di un percorso già sperimentato in altre regioni (Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia) con buoni risultati in termini di servizi intermodali attivati. L'obiettivo è quello di riequilibrare la scelta di trasporto a favore del treno, che genera minori effetti ambientali negativi sulla collettività.

E' stata ipotizzata un'analogia legge per le Marche, tenuto conto del ritardo della nostra regione in confronto agli obiettivi nazionali e soprattutto europei (la quota di traffico ferroviario è appena il 2%). Nella simulazione della legge sono stati considerati gli aspetti più rilevanti quali l'ammontare del contributo da attivare, le modalità di gestione del bando, gli obiettivi raggiungibili sul mercato fino alla quantificazione dei benefici economici e sociali che l'intervento pubblico ipotizzato potrebbe generare.

- 2) Il secondo ambito attiene alla competitività del porto di Ancona relativamente ai **Terminal Handling Charges**. Si tratta dei costi di terminalizzazione dei container di un porto sostenuti dagli armatori e corrisposti ai terminalisti per le movimentazioni di gru e di piazzale. E' chiaro che tali costi incidono sull'attrattività di un porto per il traffico container tout court, ma incidono anche sui costi di eventuali servizi multimodali che contemplino le modalità marittima e ferroviaria.

Come risulta dall'indagine, negli ultimi anni l'attenzione ai costi di THC da parte degli armatori è sicuramente cresciuta. In periodi di recessione come l'attuale i noli crollano, le perdite delle compagnie sono elevatissime e la pressione a rivedere le condizioni relative ai terminal portuali si accrescono, anche quando si tratti di pochi euro.

L'indagine ha indagato la competitività del porto di Ancona, in termini di costi di THC applicati agli armatori, rispetto ad altri porti, in particolare dell'Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste). Sono stati intervistati allo scopo alcuni dei principali armatori che operano su Ancona, ovvero MSC, Maersk, Evergreen,

Cosco, Sermar.

Per definizione, considerata la performance di questi ultimi anni, Ancona sta “nel mercato” ma ciò che emerge con maggiore enfasi è piuttosto una difficoltà ad adeguarsi alle esigenze della clientela, a causa di una struttura quantomeno anomala nell’organizzazione del terminal contenitori.

In ciascuno degli altri porti dell’Adriatico il terminalista (a volte sono due o più) controlla la filiera in tutte le sue fasi, dal gruaggio alle movimentazioni su piazzale, ai servizi accessori e così via.

Nel porto di Ancona le diverse fasi di attività del terminalista sono invece distribuite tra più figure, ovvero tra più aziende: Ancona Merci, formalmente il terminalista poiché ha la concessione delle banchine dove si movimentano i container, (?), svolge il solo gruaggio; la cooperativa dei lavoratori CPS si occupa principalmente della movimentazione delle merci; infine i tre soggetti ICOP, ACT (che fa capo al gruppo Frittelli) e ASE (che fa capo al gruppo F.lli Morandi) svolgono una serie di servizi su piazzale e di fatto dialogano con l’armatore tramite le rispettive agenzie marittime di riferimento. I costi di THC sono costituiti dunque dalla somma delle tariffe applicate da tre soggetti.

Le ultime tre aziende della filiera citate, tramite le agenzie marittime di riferimento, sono quelle che subiscono le pressioni delle compagnie e che tuttavia non hanno il potere di far ricadere le decisioni di un armatore sulle aziende a monte, che invece hanno tariffe prefissate per unità di movimentazione. Viceversa, il concessionario della banchina non si interfaccia con il mercato, rappresentato dagli armatori. Né peraltro appaiono esserci forme di collaborazione anche informali tra tutti i soggetti della filiera.

L’indagine non entra nel merito delle tariffe applicate dai singoli operatori del terminal anconetano; non ci sono gli elementi per valutare se la tariffa dei singoli sia competitiva o meno poiché negli altri porti non c’è una distinzione tariffaria per singole fasi di attività.

Lo studio evidenzia che questo modello ha perfettamente funzionato negli anni fino al 2008, quando il mercato e i noli erano particolarmente remunerativi e le strategie degli armatori meno pressanti sui porti. In un contesto difficile e contrastato come quello attuale, tale modello, in assenza di forme stabili sia di cooperazione sia di concorrenza, mostra però i suoi limiti, in quanto poco flessibile nei tempi e nelle modalità di risposta alle esigenze dei principali clienti del porto, presenti e potenziali.

Alla fine del 2012 si sono però presentati notevoli segni di cambiamento: l’ACT ha ottenuto dall’Autorità portuale la concessione di una banchina che si è recentemente liberata da altri usi ed ha acquistato una nuova gru, aprendo quindi la concorrenza ad Ancona Merci, sinora monopolista. Anche la Compagnia dei lavoratori CPS ha acquistato una gru assieme ad altri operatori,

in previsione dell'entrata in funzione di una parte rilevante della nuova Banchina Marche. Nel corso del 2013 è quindi probabile che il modello organizzativo del porto di Ancona vada incontro a cambiamenti significativi.

- 3) L'ultimo ambito di indagine è più articolato e complesso. Si tratta di individuare se e come la PLM possa acquisire una maggiore efficacia nel porsi sul mercato dell'intermodalità come un soggetto integrato, al limite unico, piuttosto che come somma di singoli nodi.

Ad oggi le strutture che compongono la PLM rispondono alla domanda di trasporto delle merci marchigiane su segmenti totalmente distinti ed indipendenti. Il porto svolge tre funzioni separate e complementari: a) garantisce alla regione Marche e alle regioni limitrofe l'approvvigionamento di materie prime provenienti dal resto del mondo; b) provvede al trasporto delle merci regionali, prevalentemente via container, da e verso l'Est del mondo, sia esso il Mediterraneo Orientale o il Far East; c) adempie alla funzione di collegamento, soprattutto per mezzo dei traghetti e dell'intermodalità mare-gomma, tra l'Europa del Nord, la Grecia e, in misura inferiore, gli altri paesi del versante adriatico orientale. L'Interporto Marche tende invece a soddisfare la domanda di trasporto delle merci marchigiane con origine o destinazione Nord Italia e Nord Europa. Lo dimostrano i collegamenti ferroviari con l'interporto di Milano-Melzo con rilanci sui principali Paesi europei. L'Interporto può inoltre intercettare la domanda di trasporto di quelle merci regionali che oggi raggiungono via mare la parte Occidentale del Mediterraneo o le Americhe. Queste merci oggi transitano nei porti del Tirreno, in primis Genova, La Spezia e Livorno, via strada e potrebbero invece utilizzare la modalità ferroviaria. L'Aeroporto infine soddisfa la domanda di trasporto di alcune tipologie di merci, quelle ad altissimo valore aggiunto o per le quali occorre un servizio di consegna rapida.

Ognuno dei nodi dunque, sul mercato attuale, ha un suo spazio ben preciso con offerte che praticamente non si sovrappongono. La PLM è l'insieme di offerte separate e pertanto nella situazione attuale, fuori da ogni luogo comune, nessuna forma di integrazione, né di cooperazione strategica appare francamente necessaria. Si può al limite pensare a **forme promozionali** comuni sul territorio, ma per il resto è opportuno che ognuno mantenga la propria offerta di servizi.

Diverso sarebbe se ci si volesse rivolgere a mercati terrestri più distanti dalle Marche, presumibilmente a Nord. Questo è un obiettivo che interessa principalmente il porto, ma che potrebbe essere raggiunto se e solo se i collegamenti terrestri con quei mercati fossero rapidi ed efficienti. Data però la situazione critica della viabilità portuale e la mancanza di collegamenti stradali con la grande viabilità, soltanto il treno potrebbe consentire il raggiungimento dell'obiettivo. In questo caso, però, l'interporto non sarebbe direttamente coinvolto, dato che i treni potrebbero partire direttamente dalla nuova darsena,

opportunamente attrezzata con le necessarie strutture ferroviarie.

Si potrebbe però creare qualche forma indiretta di sinergia tra porto e interporto: ad esempio un treno che si formi nel porto potrebbe essere completato in interporto; oppure in caso di picchi di domanda in porto alcuni treni potrebbero partire dall'interporto. Qualche forma di **coordinamento** tra le due strutture è quantomeno auspicabile, in particolar modo nella scelta di un partner comune che svolga la funzione di vettore ferroviario.

Infine, sarebbe possibile intercettare nuovi mercati lato terra offrendo non soltanto servizi di trasporto, ma anche servizi a valore aggiunto come la lavorazione delle merci, servizi di magazzinaggio, piazzali ecc. In questo caso potrebbero essere coinvolti sia il porto sia l'interporto con un profilo di servizi articolato da proporre al mercato. Per individuare, conquistare e presidiare i nuovi mercati, riconoscere possibili interessanti filiere, occorre possedere competenze tecnico-commerciali specifiche e soprattutto saper progettare e offrire servizi per loro natura complessi. Le singole strutture della PLM potrebbero a tal fine organizzarsi e proporsi come un unico sistema di offerta, sfruttando al massimo le sinergie esistenti tra loro. Questo compito non può però essere affidato, per motivi istituzionali, all'Autorità Portuale, che non possiede e nemmeno può acquisire le necessarie competenze. A questo riguardo non può far testo il modello di gestione portuale dello scalo sloveno di Koper in cui funzioni promozionali, ma anche commerciali e produttive sono presenti in un unico soggetto che in apparenza di potrebbe sembrare l'equivalente della Autorità Portuale di Ancona, ma che in realtà è una società quotata in borsa, con circa 800 dipendenti. Tale società svolge la funzione di terminalista delle 12 banchine portuali ed appartiene ad un gruppo che controlla anche terminal terrestri, servizi tecnico nautici e vettori ferroviari. Non stupisce che quel porto, così orientato al business, sia oggi il leader in Adriatico partendo, dieci anni fa, da un volume di attività paragonabile a quello di Ancona. In Italia, poiché manca un modello di gestione portuale di quel tipo, le Autorità Portuali hanno spesso cercato formule diverse per entrare nel business intermodale: dalle partecipazioni negli interporti, alla costituzione di nuove società in partnership con operatori ferroviari. Nel primo caso le partnership hanno prodotto ben poco in termini di servizi, nel secondo caso il modello si è mostrato efficace in un sola circostanza, quella del porto di Trieste, dove l'Autorità Portuale ha dato vita ad Alpe Adria spa, società da lei stessa partecipata in quote paritarie con Regione Friuli Venezia Giulia e Trenitalia spa. Va peraltro ricordato che se il modello di Trieste ha garantito un forte sviluppo di servizi intermodali, è anche vero che non rappresenta un esempio di efficienza, poiché sono finora stati necessari almeno sei milioni di euro all'anno di contributi pubblici (circa il 20-25% del fatturato) per raggiungere il pareggio di bilancio.

Tre proposte..

In conclusione, dalle analisi svolte nel Rapporto 2012 possono scaturire tre progetti immediatamente cantierabili per il decollo dei servizi della PLM.

Ribadiamo che il completamento di alcune opere strategiche, come la Banchina Marche, l'Uscita a Ovest, la stazione dell'Interporto di Jesi, va comunque realizzato e velocizzato. Il ritardo infrastrutturale non deve tuttavia costituire un alibi per lo sviluppo dei servizi della PLM, in particolare quelli legati all'intermodalità. In particolare, nell'arco di pochi mesi si potrebbero realizzare i seguenti progetti per consentire agli operatori di fronteggiare meglio la crisi e trovare nuove opportunità sul mercato.

1) Ripensare l'assetto gestionale dei terminal nel porto. Il modello anconetano con le funzioni del terminalista spezzettate e gestite da soggetti diversi è di per sé un'anomalia nel panorama dei porti adriatici. Se il modello aveva tenuto in un mercato ricco e fortemente in crescita, com'era quello precedente la grande recessione del 2008-09, in una situazione come quella odierna lo stesso modello mostra tutte le sue rigidità, come illustrato nel paragrafo precedente. Il terminalista che si interfaccia con l'armatore deve avere la possibilità di controllare tutta la filiera a monte, dai servizi di piazzale a quelli di gruaggio, come avviene in tutti gli altri porti, per avere a disposizione tutte le leve possibili per rispondere in maniera efficace ed efficiente. La prima operazione da mettere in cantiere è dunque quella di ripensare all'organizzazione dei terminal in un'ottica di efficienza e concorrenza, soprattutto in considerazione dell'ampliamento delle banchine, degli approdi e degli spazi in corso nel porto di Ancona.

2) Dare rapida implementazione alla legge regionale a favore dell'intermodalità. Per favorire lo sviluppo di servizi intermodali strada-ferrovia, nelle Marche non si può prescindere da un contributo per UTI (unità di trasporto intermodale) movimentata. E' una strada obbligata se si vuole tentare di risollevarne la quota di traffico ferroviario da e per le Marche, oggi ferma al 2% rispetto al 9-10% nazionale e agli obiettivi che ci impone l'Europa (il 30% entro il 2030 per merci oltre i 400 km). E può essere l'occasione per favorire anche soluzioni intermodali mare-ferrovia dal porto.

L'istruttoria sulla legge, svolta nel corso dello studio, ha consentito di individuare gli obiettivi specifici, indicare le modalità attuative e gestionali dell'intervento, quantificare i benefici economici e ambientali che ne deriverebbero. Ha inoltre consentito di determinare le logiche da seguire per stabilire l'ammontare del contributo che può essere corrisposto per ogni unità di trasporto intermodale. L'esatto valore costituisce di fatto un punto di equilibrio tra la necessità di stimolare il mercato verso la nuova soluzione di trasporto intermodale e l'obbligo di rispettare i vincoli che vengono imposti dall'Unione Europea, in quanto tale sostegno si configura come aiuto di Stato. Occorre a questo punto attivare rapidamente i passaggi legislativi necessari all'attuazione

della legge.

- 3) **Creare una task force tecnico operativa per ricercare nuovi mercati e sviluppare nuovi servizi della PLM.** Si può scegliere di far coesistere i tre nodi su diversi segmenti del mercato marchigiano senza sovrapposizioni e senza alcuna necessità di cooperazione formale, oppure si può tentare di utilizzare i nodi della PLM per progettare nuovi servizi e sviluppare nuovi mercati e nuove filiere. Non occorre creare una nuova società, è invece necessario mettere assieme con formule più snelle le competenze tecniche e commerciali che sono già in presenti nei diversi soggetti che operano nel porto e nell'interporto. Serve inoltre una partnership stabile con un solido operatore ferroviario nell'ambito di una iniziativa strategica messa in atto dai soggetti gestori dei diversi nodi, in particolare Autorità Portuale e Interporto Marche.

ALLEGATO 1 – THC – QUESTIONARIO SOTTOPOSTO AGLI ARMATORI

INDAGINE ARMATORI SULLA COMPETITIVITA' DEI SERVIZI DI MOVIMENTAZIONE CONTAINER DEL PORTO DI ANCONA

Buongiorno,

L'Istao è un istituto di ricerca e formazione manageriale che, tra l'altro, si occupa di studi sul trasporto marittimo e la portualità. E' possibile consultare e scaricare i precedenti lavori dalla seguente sezione del sito dell'istituto - <http://www.istao.it/oti/index.php?p=1>

Al momento stiamo effettuando uno studio, che ha per oggetto **l'analisi della competitività dei servizi portuali di Ancona, relativamente alla movimentazione di container, e rispetto agli altri porti italiani**. Tra i committenti vi è l'Autorità Portuale di Ancona (alleghiamo la lettera del Presidente Luciano Canepa).

In estrema sintesi stiamo cercando di capire se Ancona, rispetto agli altri porti italiani e adriatici, risulta competitiva in termini di:

- costi compresi nel valore del THC,
- servizi portuali.

In questa fase sarebbe preziosa per noi, la Sua collaborazione. Le chiediamo di compilare il seguente questionario, garantendole la riservatezza delle informazioni fornite.

Per qualsiasi informazione o chiarimento può contattare la dott.ssa Ida Simonella, responsabile del progetto, al numero 338 3483798. Il questionario compilato può essere inviato via mail all'indirizzo simonella@linkconsulting.eu oppure informa@istao.it, oppure al seguente numero di fax: 071.2901017.

La ringraziamo per la collaborazione e La informiamo che Le metteremo a disposizione tutti i risultati dello studio.

Ragione Sociale _____

Referente _____ ruolo _____

e.mail _____

- 1) Può indicarci il movimento complessivo di container (import+export) nell'anno 2011 della sua azienda, distinto per porti italiani utilizzati (*può indicare il valore assoluto, o la distribuzione percentuale*)?

	Anno 2011
Ancona	
Ravenna	
Venezia	
Trieste	
<i>Altri porti (specificare)</i>	
Totale	

- 2) Il trend dei movimenti nel porto di Ancona negli ultimi tre anni è:

In sensibile crescita
 In moderata crescita
 Stabile
 In moderata diminuzione
 In sensibile diminuzione

- 3) Fatto 100 il complesso dei costi che determinano il THC del porto di Ancona, quanto vale quello degli altri porti che utilizza (*ad esempio, se risponde che Ravenna vale 120, significa che i costi di THC sono il 20% in più rispetto al porto di Ancona*)?

	Anno 2011
Ancona	100
Ravenna	
Venezia	
Trieste	
<i>Altri porti (specificare)</i>	
Totale	

Nello scalo di Ancona quali attività e relativi costi, sono compresi nei cosiddetti Terminal Handling Charges?

Nel THC Extra THC

Gruaggio
 Altre movimentazioni
 ISPS
 Movimenti per visite doganali
 Sosta per un numero limitato di giorni
 Altro (specificare)

4) Negli altri porti il THC mantiene la stessa configurazione, cioè sono comprese nel THC le stesse tipologie di costo relative ad Ancona?

- Sì
- No

5) Se ha risposto NO alla precedente domanda, può indicarci quali elementi di costo si differenziano?

6) Negli ultimi 3 anni i costi compresi nel THC sono in crescita, in diminuzione o stabili.

	in crescita	stabili	in diminuzione
Porto di Ancona			
Porto di			
Porto di			

7) Nel seguente schema sono riprodotti alcuni fattori che influenzano gli armatori, nelle scelte di un porto. Può esprimere un giudizio sull'importanza di tali fattori per Lei e sul grado di soddisfazione relativamente ai porti che utilizza?

Livello di importanza per l'armatore

1=molto bassa5= molto elevata

Livello di soddisfazione

1=gravemente insufficiente 2=insufficiente 3=discreto

4=buono 5=ottimo

	<i>Livello di importanza</i>					<i>Rispetto a 2 anni fa la situazione è</i>		
BACINO DI MERCATO	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	<i>Livello di soddisfazione</i>							
Porto di Ancona	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
Porto di	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
Porto di	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior

	<i>Livello di importanza</i>					<i>Rispetto a 2 anni fa la situazione è</i>		
COSTI RELATIVI A THC	1	2	3	4	5			
	<i>Livello di soddisfazione</i>					Migliore	Stabile	Peggior
Porto di Ancona	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
Porto di	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
Porto di	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior

	<i>Livello di importanza</i>					<i>Rispetto a 2 anni fa la situazione è</i>		
ADEGUATO DIMENSIONAMENTO / PRODUTTIVITA' DEI MEZZI DI MOVIMENTAZIONE IN BANCHINA	1	2	3	4	5			
	<i>Livello di soddisfazione</i>					Migliore	Stabile	Peggior
Porto di Ancona	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
Porto di	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
Porto di	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior
	1	2	3	4	5	Migliore	Stabile	Peggior

Se crede indichi infine Lei liberamente quali sono le maggiori criticità che riscontra nel porto di Anco
integrazione delle risposte precedenti.

ALLEGATO 2 – AUTORITÀ PORTUALI ITALIANE E PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

AUTORITA' PORTUALE DI LA SPEZIA



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
CEPIM spa	Interporto di Piacenza	0,74%
FONDAZIONE SLALA (Sistema Logistico Arco Ligure Alessandrino) srl	Coordinamento interregionale su promozione, sviluppo, progettazione di servizi logistici	0,51%
Tirreno Brennero SRL	Società per favorire e promuovere direttrice ferroviaria e autostradale via Brennero	2,73%

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
APLS investimenti srl		100%
Infoporto La Spezia srl	Consulenza TLC, sistemi informativi, reti, web	16%
DLTM	Collaborazione tra enti e imprese del distretto ligure delle tecnologie marine	2,78%
Spedia Spa (ex SVAR)	Marketing territoriale, servizi alle imprese e enti pubblici	6,62%
Sistema Turistico Locale	Marketing territoriale e di prodotto	1,5%
Filse	Con soggetti istituzionali per il rafforzamento del sistema produttivo locale	2,32%



Marketing territoriale /sviluppo territorio
Multiutilities porto/ soc servizi per porto
Gestori terminal portuali

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA:



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
AEROPORTO DI GENOVA spa	Terminal aeroportuale	60% (4,7 mil euro)
TUNNEL DI GENOVA spa	Progettaz. Realizzazione tunnel sotto il porto	50%
RETROPORTO DI ALESSANDRIA		35%
AUTOSTRADE CENTRO PADANE spa	Gestisce 88,6 km autostrada tra Emilia Romagna e Lombardia	1,46%
MILANO SERRAVALLE . MILANO TANGENZIALI spa	Gestisce 180 km di autostrada	0,283%

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
FINPORTO spa		98,98%
RIPAR NAVALI PORTO DI GENOVA spa		56%
STAZIONI MARITTIME Spa	terminal traghetti e crociere	10,21%
IL PORTO E GENOVA srl		17%
PORTO ANTICO spa		10%
MARINA FIERA DI GENOVA spa		2,88%
FIERA DI GENOVA spa		2%
SERV ECOLOGICI PORTO DI GENOVA spa	Servizi ambientali , pulizia, rifiuti	1,74%
SISTEMA TURISTICO LOCALE DEL GENOVESATO Scarl		0,23%
Fl.I.se Spa	rafforzamento del sistema locale	2,76%



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA:

Partecipazioni indirette

■ tramite FINPORTO GENOVA spa

SOCIETA'	QUOTA
SOCIETA' PER IL NUOVO DEPOSITO FRANCO DARSENA DEL PORTO DI GENOVA srl	50%
GE.AM. Gestioni Ambientali spa	49%
SERVIZI ECOLOGICI PORTO DI GENOVA Spa	24%
STAZIONI MARITTIME Spa	23,86%

■ Tramite RIPARAZIONI NAVALI PORTO DI GENOVA Spa

SOCIETA'	QUOTA
Ente Bacini srl	95%

■ Tramite AEROPORTO DI GENOVA spa

SOCIETA'	QUOTA
SVILUPPO GENOVA Spa	4%
CONVENTION BUREAU GENOVA srl	2,56%
COLLEGAMENTI INTEGRATI VELOCI spa	1,25%
SISTEMA TURISTICO DEL GENOVESATO srl	0,229%

- Marketing territoriale /sviluppo territorio
- Multiutilities porto/ soc servizi per porto
- Gestori terminal portuali

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO: 5 partecipazioni



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
INTERPORTO TOSCANO AV Spa		5,6%
TIRRENO BRENNERO srl	Società per favorire e promuovere direttrice ferroviaria e autostradale via Brennero	1,091%

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
PORTO DI LIVORNO 2000	Gestione terminal pax e crociere	72,2%
SOCIETA' CONSORTILE (?)	Realizzazione sistema informativo e telematico	19,4%
FONDAZIONE LEM	Studi e centro dibattito per la sicurezza marittima	13,99%

- Marketing territoriale /sviluppo territorio
- Multiutilities porto/ soc servizi per porto
- Gestori terminal portuali

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA:



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
CENTRO MERCI ORTE spa	Realizzazione e gestione interporto di Orte	0,47%
PORT MOBILITY Spa	Navette, parcheggi, trasporti eccezionali	19\$
SVILUPPO INTERMODALE SOCIETA' CONSORTILE	Favorire sistema intermodale tra porto di Civitavecchia e entroterra Umbro-Laziale	25%
TIRRENO BRENNERO srl	Società per favorire e promuovere direttrice ferroviaria e autostradale via Brennero	0,546%

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
PORT UTILITIES spa	Servizio idrico e servizio informatico del porto	18%
SE.PORT	Gestione Ambientale	26%



■ Marketing territoriale /sviluppo territorio
 ■ Multiutilities porto/ soc servizi per porto
 ■ Gestori terminal portuali

AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
FERPORT Srl	Gestione servizi e attività in ambito intermodale	34% (con SERFER INTERPORTO DI NOLA)
AGENZIA CAMPANA PER LA PROMOZIONE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORT MERCI		

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
TERMINAL NAPOLI spa	Gestore terminal crociere, centro congressi e shopping center	5%
NAUSICAA Scarl	Riqualficazione area monumentale	68%
IDRA porto srl	Gestione servizio idrico portuale	20%
SEPN srl	Gestione pulizia, raccolta, rifiuti	25%
CENTRO CAMPANO TECNOLOGIE E AMBIENTE Scarl		1,32%
CONSORZIO ASI	Consorzio insediamento industriale	



■ Marketing territoriale /sviluppo territorio
 ■ Multiutilities porto/ soc servizi per porto
 ■ Gestori terminal portuali

AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
TERMINAL INTERMODALE TRIESTE FERNETTI Spa	Servizi al transito e alle merci	6,01%
ALPE ADRIA spa	Trasporto ferroviario e intermodale	33,33%

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
TRIESTE TERMINAL PASSEGGERI spa	Servizi di trasporto a passeggeri	40%
PORTO DI TRIESTE SERVIZI Spa	Multiutility: servizio idrico, pulizia.ecc..	100%

* Partecipazioni in Adriafer srl, Cassa liquidazione e garanzia spa, Fiera Trieste spa , società in liquidazione



Marketing territoriale /sviluppo territorio
 Multiutilities porto/ soc servizi per porto
 Gestori terminal portuali

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
VENEZIA LOGISTICS srl	Progettazione offerta servizi marittimi, ferroviari, commercili, magazzini ecc..	92,86%
VENICE NEWPORT CONTAINER AND LOGISTICS SPA	Realizzazione terminal portuali, anche d'altura, destinati alle merci.	80%
SOCIETA' ESERCIZIO RACCORDI FERROVIARI DI PORTO MARGHERA Spa	Manovre porto di Venezia per aziende operanti a Marghera	15,96% +52,68% tramite APVInv
SOCIETA' PER L'AUTOSTRADA DI ALEMAGNA Spa	Finalizzata a realizzare l'autostrada Venezia-Monaco di Baviera	10,42%
AUTOVIE VENETE spa	Gestione Autostrade e infrastrutture limitrofe alla A5 VE-TS	0,03%
INTERPORTO DI VENEZIA (tramite APV)		10,01%
SOCIETA' AUTOSTRADIE DI VENEZIA E PADOVA spa (tramite APV Inv)		5,13%
SAVE Spa (tramite APV Inv)	Società di gestione dell'Aeroporto Marco Polo	0,13%



AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA

■ Altre partecipazioni dirette

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
APV Investimenti Spa		100%
CFLI	Formazione di settore	99%
CONSORZIO VENICE MARITIME SCHOOL VEMARS	Addestramento e formazione personale marittimo	15,96%

■ Altre partecipazioni tramite APV investimenti

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
Nethun spa	Servizi anche telematici	99,37%
FLUVIOMAR	Gestione trasporto marittimo su chiatta	66,25%
E-Nave srl	Studio e progettazione impianto energia elettrica da biomasse	51%
VENICE YACHT PIER Srl	Gestione porticcioli, darsene, ormeggi	5,01%
EXPOVENICE	Organizzazione eventi fieristici	5%

AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
FERPORT Srl	Gestione servizi e attività in ambito intermodale	34% (con SERFER INTERPORTO DI NOLA)
AGENZIA CAMPANA PER LA PROMOZIONE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORT MERCI		

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
TERMINAL NAPOLI spa	Gestore terminal crociere, centro congressi e shopping center	5%
NAUSICAA Scarl	Riqualificazione area monumentale	68%
IDRA porto srl	Gestione servizio idrico portuale	20%
SEPN srl	Gestione pulizia, raccolta, rifiuti	25%
CENTRO CAMPANO TECNOLOGIE E AMBIENTE Scarl		1,32%
CONSORZIO ASI	Consorzio insediamento industriale	

AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
TERMINAL INTERMODALE TRIESTE FERNETTI Spa	Servizi al transito e alle merci	6,01%
ALPE ADRIA spa	Trasporto ferroviario e intermodale	33,33%

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
TRIESTE TERMINAL PASSEGGERI spa	Servizi di trasporto a passeggeri	40%
PORTO DI TRIESTE SERVIZI Spa	Multiutility: servizio idrico, pulizia.ecc..	100%

* Partecipazioni in Adriafer srl, Cassa liquidazione e garanzia spa, Fiera Trieste spa , società in liquidazione



■ Marketing territoriale /sviluppo territorio
 ■ Multiutilities porto/ soc servizi per porto
 ■ Gestori terminal portuali

AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA



■ Partecipazioni settore trasporti/infrastrutture:

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
Dinazzano Po spa	Gestisce lo scalo ferroviario di Dinazzano.	6.000.000 10% 600.000

■ Altre partecipazioni

SOCIETA'	OBIETT/ATTIVITA'	QUOTA
T&C Traghetti e Crociere Srl	Gestisce il Terminal Traghetti e Passeggeri del Porto di Ravenna.	100%
AGEN.DA Srl	Riqualificazione urbanistica dell'area della Darsena di Ravenna	99%



■ Marketing territoriale /sviluppo territorio
 ■ Multiutilities porto/ soc servizi per porto
 ■ Gestori terminal portuali



● AP SALERNO

<i>SOCIETA'</i>	<i>OBIETT/ATTIVITA'</i>	<i>QUOTA</i>
SALERNO INTERPORTO spa		0,49%
AGENZIA CAMPANA PER LA PROMOZIONE DELLA LOGISTICA E DEL TRASPORTO MERCI		9,32%

● AP PALERMO

<i>SOCIETA'</i>	<i>OBIETT/ATTIVITA'</i>	<i>QUOTA</i>
OPS srl OPERAZIONI SERVIZI PORTUALI	Servizi generali, in particolare servizio idrico, elettrico e parcheggio	10%

● AP CAGLIARI

<i>SOCIETA'</i>	<i>OBIETT/ATTIVITA'</i>	<i>QUOTA</i>
ZONA FRANCA CAGLIARI	Promozione area industriale alle spalle porto canale Macchiareddu	26%

● AP TARANTO

<i>SOCIETA'</i>	<i>OBIETT/ATTIVITA'</i>	<i>QUOTA</i>
CONSORZIO DISTRI PARK srl		28%
CONSORZIO ATTIVITA' FORMATIVE srl		25%