

Studio di Fattibilità

per la riorganizzazione delle aree portuali di Pescara, Ortona, Ploce e Bar e per lo sviluppo delle loro interconnessioni marittime e territoriali

GRUPPO DI LAVORO

REGIONE ABRUZZO

Ing. Edoardo Bagagli (Direzione Trasporti e Mobilità)

DART

Responsabile scientifico dello studio di fattibilità

prof. Rosario Pavia

Coordinatore di progetto

arch. Matteo di Venosa

Consulenti interni

prof. Pepe Barbieri

prof. Walter Fabietti

prof. Piero Rovigatti

Consulenti esterni

dott. avv. Claudio Angelone

prof. Agostino Capelli (IUAV)

ing. Fabio Capocaccia (RAM- Rete Autostrade Mediterranee)

ing. Milan Celebic (Autorità Portuale di Bar)

prof. Antonio di Scienza (ISTAT)

ing. Roberto D'Orazio (PROGER)

dott. Tito Favaretto (ISDEE - Istituto di studi e documentazione sull'Europa comunitaria e l'Europa orientale)

dott. Franz Gustincich (LIMES)

dott. Giuseppe Ranalli (APLA)

ing. Svemir Zeculic (Autorità Portuale di Ploce)

Gruppo operativo

arch. Antonio Clemente

arch. Roberta Di Ceglie

arch. Luigi di Matteo

arch. Mauro D'Incecco

arch. Raffaella Massacesi

Si ringraziano per le informazioni e i materiali ricevuti: il Compartimento Marittimo di Pescara, la Capitaneria di Porto di Ortona, Comune di Pescara, Comune di Ortona, l'Autorità Portuale di Ploce, l'Autorità Portuale di Bar, l'ing Gianluca Ievolella (Provveditorato Interregionale alle OO.PP.).

Studio di Fattibilità
per la riorganizzazione delle aree portuali di Pescara, Ortona, Plòce e Bar e per
lo sviluppo delle loro interconnessioni marittime e territoriali

Sintesi finale

Introduzione

Parte I

GLI SCAMBI COMMERCIALI ITALIA-BALCANI

- 1.1 *Traffici Italia-Balcani per modalità di trasporto*
- 1.2 *Ruolo dei trasporti marittimi nelle relazioni tra il Mezzogiorno e i Balcani*
- 1.3 *Abruzzo e paesi balcanici: scambi e traffici*

Parte II

I PORTI DI PESCARA, ORTONA, PLOCE, BAR

- 2.1 *La struttura portuale*
 - 2.2 *I traffici portuali*
 - 2.3 *La domanda e l'offerta potenziale dei servizi marittimi*
- Atlante dei disegni*

Parte III

INDIRIZZI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO E DI COOPERAZIONE

- 3.1 *Il limite generale ai traffici dall'Adriatico all'interno dell'area balcanica*
- 3.2 *Le prospettive di sviluppo dei traffici*
- 3.3 *Scambi, cooperazione, investimenti*
- 3.4 *Il problema delle comunicazioni tra le regioni del Mezzogiorno d'Italia e l'area interna dei Balcani: ipotesi di lavoro e prospettive*
- 3.5 *Il Corridoio Adriatico e il Master Plan delle Autostrade del Mare*
- 3.6 *Dal Tirreno all'Adriatico verso i Balcani*
- 3.7 *Fattibilità di un Corridoio trasversale tirrenico-adriatico per i Balcani*

Appendice

NUOVI SCENARI PER IL MONTENEGRO

- Il contesto politico dopo il referendum*
- Le risorse turistiche*

Introduzione

L'anello debole della rete trasportistica della Regione Abruzzo è il suo sistema portuale. Nell'insieme i porti abruzzesi movimentano meno di tre milioni di tonnellate di merci, per la gran parte d'importazione e merci liquide. La stabilità di tale dato negli ultimi anni conferma pienamente l'inconsistenza economica dei porti regionali, sia nei confronti del trasporto marittimo in Adriatico sia nei confronti dello scambio con i paesi balcanici. (in media 160.000 tonn/anno).

Tale realtà contrasta fortemente con la centralità dell'Abruzzo nel Corridoio Adriatico e nel sistema delle reti di comunicazione in particolare con la dorsale tirrenica e l'area metropolitana di Roma.

Il Progetto Sea Bridge nasce dall'evidenza di questa assenza. L'Adriatico è visto non solo come grande via di comunicazione tra Nord e Sud, ma, soprattutto, come ponte (πontonξ in greco significa mare, ma anche strada e ponte) tra le regioni balcaniche e le regioni del centro Italia. Un ponte mare-terra-mare in grado, in prospettiva, di realizzare una nuova direttrice trasportistica intermedia tra il Corridoio V ed il Corridoio VIII, in grado di connettere i porti europei meridionali (Portogallo, Francia, Spagna, Italia) con le regioni balcaniche e danubiane. Una tale direttrice trova nei porti i suoi nodi di interconnessione, da Civitavecchia e Napoli. Attraverso il trasporto su gomma (in futuro anche su ferro) i flussi di merci potrebbero continuare il loro percorso verso l'Europa dell'Est.

In particolare il progetto di fattibilità ha analizzato la prospettiva di sviluppo dei porti di Pescara e Ortona e quelli di Ploce (Croazia) e Bar (Montenegro), ipotizzando, per i porti abruzzesi, sia soluzioni infrastrutturali, sia soluzioni istituzionali e gestionali. Il partenariato con i porti transfrontalieri richiede, infatti, l'istituzione di un'Autorità portuale regionale con specificazioni rispetto a definite piattaforme territoriali. Di qui l'ipotesi di promuovere un'entità portuale unica tra Pescara e Ortona.

Parte I

GLI SCAMBI COMMERCIALI ITALIA-BALCANI

- 1.1 *Traffici Italia-Balcani per modalità di trasporto*
- 1.2 *Ruolo dei trasporti marittimi nelle relazioni tra il Mezzogiorno e i Balcani*
- 1.3 *Abruzzo e paesi balcanici: scambi e traffici*

1.1 Traffici Italia-Balcani per modalità di trasporto

I traffici dell'Italia

Quest'analisi si basa su una elaborazione di dati di fonte ISTAT in quantità (tonnellate), relativi all'interscambio dell'Italia con l'area balcanica¹, suo partner tradizionale, per gli anni 1999 e 2003, e considera i modi di trasporto terrestre (strada e ferrovia) e marittimo, i quali rappresentano la quasi totalità dei traffici. Andando ad analizzare i dati relativi alle annate iniziale e finale del quinquennio 1999-2003 si osserva che il traffico commerciale complessivo sviluppato dall'Italia con l'area balcanica evidenzia nel 1999 un interscambio pari a 11,2 milioni di tonnellate, con una distribuzione per modalità di trasporto che privilegia nettamente la via marittima (69,5%) rispetto a quella terrestre, cioè strada e ferrovia (30,6%), quest'ultima per i 4/5 concentrata sulla strada. Nel 2003, il volume dell'interscambio risulta pari a quasi 14,8 milioni di tonnellate; la distribuzione per modalità di trasporto vede sempre prevalere quella marittima (61,8%) rispetto a quella terrestre (38,2%) che tuttavia registra un apprezzabile aumento nella quota, con la conferma di una netta predominanza del percorso viario stradale.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	4.626.293	6.838.791	3.183.239	2.310.058	7.809.532	9.148.850
Trasporto ferroviario	694.260	790.672	32.571	120.641	726.831	911.314
Trasporto stradale	1.426.213	2.413.111	1.278.024	2.325.957	2.704.237	4.739.068
Totale	6.746.766	10.042.575	4.493.835	4.756.656	11.240.601	14.799.231

TABELLA 1 Interscambio Italia-Balcani (strada, ferrovia, mare) - tonnellate

La dinamica dei flussi commerciali tra l'Italia e i sette paesi dell'area balcanica negli anni qui pivot considerati ha quindi evidenziato un incremento complessivo dell'interscambio del 31,7%. L'andamento delle tre modalità di trasporto ha invece registrato, per gli stessi anni di riferimento, una notevole differenziazione:

¹ Albania, Bosnia ed Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Macedonia, Romania, Serbia e Montenegro.

a un contenuto aumento del trasporto marittimo (+17,1%), hanno fatto riscontro una notevole espansione di quello stradale (+75,2%) e una discreta dinamica moderata di quello ferroviario (+25,4%).

Dal punto di vista della direzione dei flussi di scambio, nel 2003 risultano predominanti le importazioni, con il 67,9% dell'interscambio, pari a 10,0 milioni di tonnellate contro 4,8 milioni delle esportazioni. Questa predominanza risulta accentuata rispetto al 1999, quando la quota delle importazioni del nostro paese da quest'area raggiungeva il 60% dell'interscambio annuo. Relativamente alla composizione modale dei due flussi di scambio nel 2003, nelle importazioni risulta più forte il ruolo del trasporto marittimo (68,1%) su quello stradale (24,0%), mentre nelle esportazioni quest'ultimo con il 48,9% prevale seppur di misura sul flusso via mare (48,6%). Nel 1999 le importazioni italiane privilegiavano il trasporto marittimo (68,6%) rispetto a quello stradale (21,1%), ma anche le esportazioni (70,8%); la redistribuzione modale ha quindi riguardato soprattutto i flussi commerciali in uscita, spostatisi sulla strada.

Le differenziazione nella preferenza della scelta di utilizzo delle modalità di trasporto trova una prima spiegazione nella composizione merceologica dei due flussi. In particolare, prendendo come riferimento l'anno 2003, le voci principali delle importazioni risultano costituite principalmente da *minerali grezzi o manufatti e materiali da costruzione* (quasi esclusivamente trasportati via mare), da *prodotti siderurgici* (anche in questo caso prevale ampiamente la via marittima) e da *prodotti agricoli e animali vivi* (in questo caso, presumibilmente per ragioni di tempo e di logistica, oltre la metà segue il trasporto su strada). Relativamente alle esportazioni italiane, le principali commodities sono i *minerali grezzi o manufatti e materiali da costruzione* (per i 2/3 seguono la via del mare), le *macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali* (per i 3/4 via strada), e i *prodotti chimici* (prevalentemente via strada).

Questi andamenti delle modalità di trasporto hanno comportato, in termini di quota sul totale dei traffici considerati (2003 su 1999), una diminuzione del trasporto marittimo dal 69,5% al 61,8%. Infatti, se il trasporto ferroviario è passato nel quinquennio dal 6,5% al 6,2%, quello su strada ha registrato un incremento dal 24,1% al 32%.

Queste differenziazioni hanno assunto ancor maggior significato sul piano dei distinti flussi di traffico in entrata e uscita dal nostro paese.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	68,6	68,1	70,8	48,6	69,5	61,8
Trasporto ferroviario	10,3	7,9	0,7	2,5	6,5	6,2
Trasporto stradale	21,1	24,0	28,4	48,9	24,1	32,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 2 Interscambio Italia-Balcani (strada, ferrovia, mare) – quota %

Come già osservato, le importazioni dell'Italia, cresciute complessivamente nel 2003 rispetto al 1999 del 48,9%, hanno evidenziato per lo stesso periodo, pur in presenza di un incremento del proprio volume di 2,2 milioni di tonnellate, una sostanziale invarianza della quota del traffico marittimo dal 68,6% al 68,1%; quella del trasporto stradale è aumentata dal 21,1% al 24,0%, con una crescita di circa un milione di tonnellate; quella del trasporto ferroviario, infine, ha registrato una flessione dal 10,3% al 7,9%, con un incremento, in termini di volume, inferiore alle centomila tonnellate.

Le maggiori differenziazioni a livello di distribuzione modale si sono registrate nei flussi in uscita dall'Italia [vedi Tab. 2]. Infatti, nelle esportazioni, caratterizzate da una modesta dinamica di crescita (+5,8% rispetto al 1999), è avvenuta nel corso del quinquennio una significativa redistribuzione nell'utilizzo delle modalità di trasporto. La quota-parte del trasporto marittimo ha infatti registrato una netta diminuzione, passando dal 70,8% (1999) al 48,6% (2003), con una riduzione del volume di merci trasportate pari a quasi 900 mila tonnellate.

I flussi in uscita hanno in questi anni sempre più privilegiato le vie terrestri ed in particolare la strada, passata dal 28,4% del 1999 al 48,9% con un incremento dei traffici di oltre un milione di tonnellate, divenuta la modalità principale. Da questa redistribuzione delle quote di traffico per modalità ne ha beneficiato anche la ferrovia, passata da una quota minimale dello 0,7% del 1999 al 2,5% del 2003

(ma l'incremento, in termini di volume, è stato di appena 90 mila tonn.).

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	47,8	-27,4	17,1
Trasporto ferroviario	13,9	270,4	25,4
Trasporto stradale	69,2	82,0	75,2
Totale	48,9	5,8	31,7

TABELLA 3 *Andamento dell'interscambio Italia-Balcani (strada, ferrovia, mare) - var. % 2003/1999*

I traffici delle macro-aree italiane

Di interesse può risultare anche una succinta analisi dell'evoluzione dell'interscambio con l'area balcanica seguendo una disaggregazione territoriale, sempre in quantità e per le tre modalità di trasporto considerate, a livello di gruppi di regioni italiane. Prendendo in considerazione come anno di riferimento il 2003, dalla scomposizione dei dati nazionali nelle cinque tradizionali macro-aree italiane², emerge il ruolo predominante della macro-area dell'Italia nord-orientale³ (grazie all'interscambio di Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia) con oltre 7,7 milioni di tonnellate (pari ad oltre il 52% dell'interscambio in tonnellate dell'Italia con l'area in questione). L'interscambio avviene con una certa prevalenza via mare (53,5%) rispetto alla strada (36,8%) e, a differenza di quanto registrato nelle altre macro-aree italiane, evidenzia un consistente ruolo del vettore ferroviario (9,7%). La ripartizione delle quote modali per direzione di flusso è contraddistinta dalla netta prevalenza della strada (82,9%) per il flusso, pur contenuto (1,7 milioni tonn.) in uscita, delle esportazioni, e della via marittima (64,3%) per il flusso in entrata. L'Italia nord-occidentale⁴ si colloca al secondo posto, per volume di interscambio, con una quota del 17,5% (2,6 milioni di tonnellate) sul totale italiano (principalmente grazie al ruolo della Lombardia), con un sostanziale equilibrio nella ripartizione tra modi di trasporto marittimo e

² Italia nord-orientale; Italia nord-occidentale; Italia centrale; Italia meridionale; Italia insulare.

³ Emilia Romagna, Friuli Venezia, Giulia, Trentino Alto Adige, Veneto.

⁴ Liguria, Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta.

stradale (rispettivamente 48,4% e 47,6%) e, così come nel caso della macro-area nord-orientale, con un netto prevalere della strada nelle esportazioni (82,9%) e del mare nelle importazioni (64,3%).

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
	Italia nord-occidentale					
Trasportomarittimo	843.562	1.125.822	109.675	128.758	953.237	1.254.580
Trasporto ferroviario	129.908	49.619	14.421	55.239	144.329	104.858
Trasporto stradale	415.128	596.607	296.997	638.173	712.125	1.234.779
Totale	1.388.598	1.772.048	421.093	822.169	1.809.691	2.594.217
	Italia nord-orientale					
Trasporto marittimo	2.171.910	3.897.633	329.457	234.231	2.501.367	4.131.864
Trasporto ferroviario	524.977	699.988	14.459	49.341	539.435	749.330
Trasporto stradale	798.270	1.466.415	811.503	1.379.181	1.609.772	2.845.596
Totale	3.495.157	6.064.036	1.155.418	1.662.753	4.650.575	7.726.790
	Italia centrale					
Trasporto marittimo	694.115	846.272	175.926	178.873	870.041	1.025.146
Trasporto ferroviario	29.314	28.516	8.748	9.284	38.061	37.800
Trasporto stradale	167.941	238.586	127.289	229.325	295.231	467.911
Totale	891.370	1.113.374	311.963	417.482	1.203.333	1.530.856
	Italia meridionale					
Trasporto marittimo	503.392	546.469	1.020.888	1.099.104	1.524.280	1.645.573
Trasporto ferroviario	8.946	11.910	1.034	6.683	9.980	18.592
Trasporto stradale	43.451	106.778	36.328	63.203	79.779	169.981
Totale	555.788	665.158	1.058.250	1.168.989	1.614.039	1.834.147
	Italia insulare					
Trasporto marittimo	382.867	422.474	1.540.892	662.886	1.923.759	1.085.360
Trasporto ferroviario	1.135	639	189	95	1.324	734
Trasporto stradale	919	4.700	3.721	4.943	4.640	9.643
Totale	384.921	427.813	1.544.802	667.925	1.929.724	1.095.737

TABELLA 4 Interscambio Italia-Balcani per macro-aree e modi di trasporto - tonnellate

L'Italia centrale⁵ con 1,5 milioni di tonnellate esprime il 10,3% dell'interscambio italiano con i Balcani; esso si svolge per i 2/3 circa via mare, con una preponderanza della via marittima nell'import (76%) e una lieve prevalenza della strada nell'export (54,9%). L'Italia meridionale⁶, con complessivi 1,8 milioni di tonnellate, rappresenta il 12,4,% dell'interscambio globale italiano con i Balcani, svolto a grande prevalenza via mare (l'89,7%) per entrambi i flussi commerciali, e

⁵ Lazio, Marche, Toscana, Umbria.

⁶ Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia.

per la parte restante praticamente solo su strada (9,3%). Infine, l'Italia insulare⁷ con circa 1,1 milioni di tonnellate, costituisce la macro-area italiana con il minore volume d'interscambio (il 7,4%), svolto quasi esclusivamente via mare (99,1%) in entrambi i flussi commerciali.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Italia nord-occidentale						
Trasportomarittimo	60,7	63,5	26,0	15,7	52,7	48,4
Trasportoferroviario	9,4	2,8	3,4	6,7	8,0	4,0
Trasporto stradale	29,9	33,7	70,5	77,6	39,4	47,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Italia nord-orientale						
Trasporto marittimo	62,1	64,3	28,5	14,1	53,8	53,5
Trasportoferroviario	15,0	11,5	1,3	3,0	11,6	9,7
Trasporto stradale	22,8	24,2	70,2	82,9	34,6	36,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Italia centrale						
Trasporto marittimo	77,9	76,0	56,4	42,8	72,3	67,0
Trasportoferroviario	3,3	2,6	2,8	2,2	3,2	2,5
Trasporto stradale	18,8	21,4	40,8	54,9	24,5	30,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Italia meridionale						
Trasporto marittimo	90,6	82,2	96,5	94,0	94,4	89,7
Trasportoferroviario	1,6	1,8	0,1	0,6	0,6	1,0
Trasporto stradale	7,8	16,1	3,4	5,4	4,9	9,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Italia insulare						
Trasporto marittimo	99,5	98,8	99,7	99,2	99,7	99,1
Trasportoferroviario	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
Trasporto stradale	0,2	1,1	0,2	0,7	0,2	0,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 5 Interscambio Italia-Balcani per macro-aree e modi di trasporto – quota %

Volendo osservare l'evoluzione della distribuzione modale a livello di macro-aree regionali nel quinquennio tra il 1999 e il 2003, si constata come il trasporto

⁷ Sardegna e Sicilia.

marittimo, pur restando la modalità principale nel traffico relativo all'interscambio con i Balcani, perde, in varia misura in tutte le macro-aree, punti di quota a favore del trasporto terrestre (essenzialmente la strada), con la sola eccezione dell'Italia meridionale⁸. Particolarmente significativo il guadagno di quota da parte del trasporto su strada nell'Italia nord-occidentale, dove questa modalità - favorita anche dalla contrazione del trasporto ferroviario con conseguente dimezzamento della quota - guadagna più di otto punti percentuali avvicinandosi in quota al trasporto marittimo. Per le altre macro-aree considerate, questa dinamica relativa tra trasporto marittimo e terrestre appare, ma meno evidente, solo nell'Italia Centrale e la distribuzione modale resta sostanzialmente invariata per le altre macro-aree, pur con una tendenza alla crescita della quota-parte del trasporto stradale tra i 4 e i 6 punti percentuali.

Differenze significative dell'andamento appaiono invece a livello modale per i due distinti flussi delle cinque macro-aree; nel 2003, rispetto al 1999, l'Italia nord-occidentale evidenzia un forte tasso di aumento dell'interscambio (+43,4%), grazie soprattutto alla performance delle esportazioni (+95,2%), concentrate sulla strada (+114,9%). L'espansione totale del trasporto su strada registra un valore prossimo alla media nazionale (+73,4%) rispetto all'Europa balcanica; evidente il calo di quello ferroviario, mentre si incrementa la modalità marittima, ma a ritmi meno accelerati. L'Italia nord-orientale presenta il più forte tasso di aumento dell'interscambio totale (+66,1%) tra le cinque macro-aree, grazie alla dinamica sostenuta delle importazioni. Rilevante è l'espansione del trasporto su strada (+76,8%) ma anche di quello su nave (+65,2%): la via marittima nel suo complesso conferma la propria quota-parte, con oltre il 53%, grazie all'espansione del flusso delle importazioni. Il quadro relativo all'Italia centrale evidenzia un tasso di crescita (+27,2%) più contenuto rispetto alle aree settentrionali, con una forte espansione della strada (+58,5%), grazie ad un tasso di aumento dell'export doppio rispetto all'import, ed un aumento contenuto della via marittima (17,8%), anche se quest'ultima conferma la sua prevalenza quale modalità di trasporto per i paesi balcanici. Ancor più contenuta appare la

⁸ Ma si tratta, in volume, di una crescita di meno di 9 mila tonnellate.

dinamica dell'Italia meridionale (13,6%), anche se il trasporto su strada presenta una forte espansione (113,1%) dovuta ai flussi in uscita; analogamente, cresce anche la via su rotaia, con le esportazioni che si quintuplicano, anche se il suo peso sul totale rimane assolutamente marginale.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Italia nord-occidentale			
Trasporto marittimo	33,5	17,4	31,6
Trasporto ferroviario	-61,8	283,1	-27,3
Trasporto stradale	43,7	114,9	73,4
Totale	27,6	95,2	43,4
Italia nord-orientale			
Trasporto marittimo	79,5	-28,9	65,2
Trasporto ferroviario	33,3	241,3	38,9
Trasporto stradale	83,7	70,0	76,8
Totale	73,5	43,9	66,1
Italia centrale			
Trasporto marittimo	21,9	1,7	17,8
Trasporto ferroviario	-2,7	6,1	-0,7
Trasporto stradale	42,1	80,2	58,5
Totale	24,9	33,8	27,2
Italia meridionale			
Trasporto marittimo	8,6	7,7	8,0
Trasporto ferroviario	33,1	546,3	86,3
Trasporto stradale	145,7	74,0	113,1
Totale	19,7	10,5	13,6
Italia insulare			
Trasporto marittimo	10,3	-57,0	-43,6
Trasporto ferroviario	-43,7	-49,6	-44,6
Trasporto stradale	411,4	32,8	107,8
Totale	11,1	-56,8	-43,2

TABELLA 6 Interscambio Italia-Balcani per macro-aree e modi di trasporto. (Variazione % cumulata 2003/1999)

Nel complesso, il ruolo della via marittima conferma il suo carattere di mono-modalità. Un caso a parte è banalmente rappresentato dall'Italia insulare, che presenta una soluzione del trasporto di quest'area verso i Balcani de facto esclusivamente marittima (99,1%). Questa macro-area, tuttavia, è anche la sola

a presentare una forte contrazione dei flussi d'interscambio con i sette paesi del sud-est europeo (-43,2%), dovuta al drammatico calo delle esportazioni del nostro paese (-56,8%). Come vedremo anche successivamente, l'andamento registrato è appuntabile alla contrazione nel trasporto marittimo con la Romania (sceso tra il 1999 ed il 2003 da circa 1,06 milioni di tonnellate ad appena 150 mila tonn.)⁹.

I traffici con i singoli paesi balcanici

In un approccio a livello dei singoli paesi dell'area balcanica, si può anzitutto osservare che, relativamente all'interscambio italiano complessivo, nel 2003 vediamo prevalere nettamente la Croazia (5,9 milioni di tonnellate, pari al 40,3% sul totale dell'interscambio con i Balcani), seguita dalla Romania (2,9 milioni di tonnellate; quota del 19,8% sul totale dell'interscambio con i Balcani), dalla Bulgaria (2,3 milioni di tonnellate; quota del 15,3%) e dalla Serbia e Montenegro (1,7 milioni di tonnellate; quota dell'11,8%). I rimanenti paesi dell'area si attestano su di un livello d'interscambio notevolmente inferiore: l'Albania a 0,9 milioni di tonnellate; la Bosnia ed Erzegovina 0,8 milioni di tonnellate; la Macedonia a 0,1 milioni di tonnellate. Anche a livello di singolo flusso commerciale, si conferma il ruolo della Croazia: nelle importazioni con 4 milioni di tonnellate il paese registra un volume doppio rispetto alla Bulgaria (quasi 2 milioni di tonnellate) ed alla Romania (1,9 milioni di tonnellate); maggiormente distanziata risulta la Serbia e Montenegro (1,4 milioni di tonnellate), mentre il volume dell'import italiano da Bosnia ed Erzegovina, Albania e Macedonia appare molto più ridotto (rispettivamente, 0,5 milioni e 0,1 milioni di tonnellate per le ultime due). Nelle esportazioni, la prevalenza della Croazia è meno evidente (1,9 milioni di tonnellate); segue la Romania (1 milioni di tonnellate) ed un ruolo particolare spetta all'Albania, terzo mercato di destinazione (0,8 milioni di tonnellate), che sopravanza nettamente la Serbia e Montenegro (solo 0,4 milioni di tonnellate), la Bulgaria e la Bosnia ed Erzegovina (0,3 milioni di tonnellate ciascuna); di fatto trascurabile appare il dato per la Macedonia, che si arresta al

⁹ Si tratta di traffici di materie prime, in particolare minerali non energetici, il cui valore per tonnellata è piuttosto contenuto.

di sotto delle 40.000 tonn. annue d'interscambio con il nostro paese.

Volendo evidenziare la dinamica di ogni paese nel 2003 rispetto al 1999, per distinto flusso e modalità di trasporto, si notano alcune peculiarità interessanti.

Riguardo alla Croazia, principale paese-partner nell'area, nel periodo considerato l'interscambio totale è risultato in aumento (+22,1%). La via marittima assume un ruolo preminente (59,3% contro il 33,0% della strada) ma con una tendenza al ridimensionamento, in termini di quota (dal 65,5% al 59,3%) a favore della strada, in netta crescita (dal 25,3% al 33,0%). In diminuzione anche la quota legata al trasporto ferroviario (dal 9,2% al 7,7%). Nel flusso delle importazioni (67,2% dell'interscambio totale) vi è una evidente preminenza della via marittima (63,9% contro il 25,7% della strada), anche se la strada risulta in espansione. Nel flusso delle esportazioni, il peso della via marittima, in forte ridimensionamento (49,9%) rispetto al ruolo detenuto nel 1999, è quasi uguale a quello della strada (48,1%).

La Romania, secondo paese partner nell'area, vede nel 2003 (rispetto al 1999) il volume del suo interscambio totale in contrazione (-8,9%) rispetto al 1999, ma esclusivamente a causa del calo della voce relativa all'export (-30,9%), fortemente condizionata dal risultato negativo della modalità marittima (-80,6%). Nella suddivisione per modalità di trasporto, a fine 2003 prevale il ruolo della strada (49%), il cui flusso è quasi raddoppiato, su quello del mare (40,6%) che nel '99 risultava il modo di trasporto preminente (allora il 68,3%). Nel flusso delle importazioni (65,3% dell'interscambio totale) si attenua la prevalenza della via marittima (51%) rispetto alla strada (35,9%), mentre aumenta, seppur in maniera contenuta, l'importanza del traffico su binari (13,1%), aumento presumibilmente dovuto all'incremento dei flussi con il Nord-Est. Il flusso delle esportazioni è caratterizzato dalla netta prevalenza della strada (73,5%), il cui flusso è più che raddoppiato, evidenziando una situazione opposta ad appena cinque anni prima in cui prevaleva la via marittima (passata in quota dal 75,3% al 21,1%). In crescita, anche se resta comunque marginale, il ruolo della ferrovia (5,4%).

La Bulgaria presenta nel 2003 nell'interscambio totale con l'Italia un deciso aumento (+83,2%), più marcato nelle importazioni. Si conferma il ruolo di preminenza della modalità marittima (88,2%) anche se evidenzia un lieve calo (1999: quota dell' 89,3%); appena percepibile l'aumento della strada (11%, contro

il 10,4% di cinque anni prima). Nel flusso delle importazioni (88,4% dell'interscambio totale) prevale ancor più marcatamente, con un trend di rafforzamento, la via marittima (93,6%), concedendo un ruolo quasi marginale della strada (6,4%, calo trascurabile rispetto al 1999); per contro, nelle esportazioni vi è un forte ridimensionamento della via marittima (46,9%; 62,8% nel 1999) a favore della strada, passata dal 35,1% del 1999 al 46,3% nel 2003.

Con la Serbia e Montenegro, l'interscambio dell'Italia evidenzia tra il 1999 e il 2003 un rilevante aumento del volume totale (+328,6%), originato dalla sestuplicazione del flusso delle importazioni, complice l'effetto dell'anno di base¹⁰. Risulta predominante la via marittima (67,9%), in rafforzamento, rispetto alla strada (26,4%) in netta flessione. Nel flusso delle importazioni (pari al 78,6% dell'interscambio totale del 2003) vi è una prevalenza ancor più marcata del vettore marittimo (74,2%), in forte rafforzamento a danno del trasporto stradale, in netta flessione (19,1%); nelle esportazioni, invece, la dinamica appare invertita, con un ruolo preponderante della strada (53,5% contro il 38,5% del 1999) che supera la via marittima (1999: 60,9%; 2003 44,7%).

Come osservato in precedenza, l'interscambio dell'Italia con i rimanenti tre paesi dell'area balcanica resta limitato; anche in questo caso, la dinamica dei flussi compresa tra il 2003 e il 1999 si differenzia considerevolmente, con variazioni anche ragguardevoli. Con l'Albania l'interscambio totale è in aumento, ma ad un tasso contenuto (+7,4%); le importazioni evidenziano un ritmo più vivace (32,8%). In entrambi i flussi appare predominante l'opzione modale marittima, con un ruolo solo marginale della strada nell'import. Da segnalare il forte squilibrio tra i due flussi, con la netta prevalenza dell'export (85,8%) sull'import. Molto più sostenuto è l'aumento dell'interscambio totale con la Bosnia ed Erzegovina (+92,8%), ma, a differenza della maggior parte dei paesi dell'area, anche a seguito di un più incisivo interscambio con le aree dell'Italia settentrionale, il ruolo del vettore marittimo risulta secondario, seppur in aumento in quota dal 23,5% al 29%) rispetto al rilievo della strada (67,2%), che appare

¹⁰ Non va infatti dimenticato che nel 1999 la Serbia e Montenegro (allora ancora Repubblica federale di Jugoslavia) era sottoposta a embargo internazionale e ad esso si sono aggiunti gli effetti, assai pesanti per l'economia, della crisi del Kosovo.

tuttavia in contrazione. Nelle importazioni (che costituiscono il 63,3% dell'interscambio) vi è un crescente ruolo della via marittima (40,1%; nel 1999, 19,8% nel 1999); il trasporto su strada rimane comunque prevalente, anche se in netta flessione (dal 79% al 54,2%). Una decuplicazione dei flussi per ferrovia, ma da una base trascurabile, ritaglia nell'import una quota del 5,8% a questa modalità di trasporto per il 2003. Riguardo alle esportazioni, il trasporto stradale è dominante (89,6%), con una quota-parte in netta espansione a danno della via marittima (passata dal 27% al 9,9%). Infine, con la Macedonia si registra nel 2003 rispetto a cinque anni prima una contrazione dell'interscambio (-18,3%), che riguarda entrambi i flussi (ma le esportazioni in maniera più accentuata). I flussi di trasporto prediligono la via marittima (67,2%), rispetto a quella stradale (32,2%). Nelle importazioni risulta preponderante il percorso marittimo (77,1%), in lieve crescita rispetto all'alternativa stradale (22,9%); differente la situazione delle esportazioni, dove appare in forte espansione la scelta della strada (quota del 62,9% nel 2003, rispetto al 47% del 1999) rispetto alla via marittima (dal 52,8% al 34,5%). Il 76,7% dell'interscambio Italia-Macedonia è rappresentato dalle importazioni del nostro paese.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	91.062	122.192	774.174	786.504	865.236	908.96
Trasporto ferroviario	243	0	40	486	283	486
Trasporto stradale	11.691	14.635	18.175	37.677	29.866	52.312
Totale	102.995	136.827	792.390	824.668	895.385	961.494

TABELLA. 7 Interscambio Italia-Albania (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	88,4	89,3	97,7	95,4	96,6	94,5
Trasporto ferroviario	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Trasporto stradale	11,4	10,7	2,3	4,6	3,3	5,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 8 Interscambio Italia-Albania (strada, ferrovia, mare) – quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale
Trasporto marittimo	34,2	1,6	5,0
Trasporto ferroviario	-100,0	1.102,4	71,7
Trasporto stradale	25,2	107,3	75,2
Totale	32,8	4,1	7,4

TABELLA 9 Interscambio Italia-Albania (strada, ferrovia, mare) - var % '03/'99.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	38.026	194.220	55.321	27.939	93.347	222.160
Trasporto ferroviario	2.362	27.932	176	1.278	2.537	29.210
Trasporto stradale	152.142	262.520	149.496	252.478	301.638	514.999
Totale	192.529	484.673	204.993	281.695	397.523	766.368

TABELLA 10 Interscambio Italia-Bosnia ed Erzegovina (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	19,8	40,1	27,0	9,9	23,5	29,0
Trasporto ferroviario	1,2	5,8	0,1	0,5	0,6	3,8
Trasporto stradale	79,0	54,2	72,9	89,6	75,9	67,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 11 Interscambio Italia-Bosnia ed Erzegovina (strada, ferrovia, mare) – quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	410,8	-49,5	138,0
Trasporto ferroviario	1.082,6	627,8	1.051,1
Trasporto stradale	72,5	68,9	70,7
Totale	151,7	37,4	92,8

TABELLA 12 Interscambio Italia-Bosnia ed Erzegovina (strada, ferrovia, mare) - var. % '03/'99.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	1.002.934	1.870.500	98.955	122.991	1.101.889	1.993.491
Trasporto ferroviario	733	190	3.282	17.690	4.015	17.879
Trasporto stradale	73.092	128.417	55.407	121.383	128.499	249.800
Totale	1.076.758	1.999.106	157.644	262.064	1.234.403	2.261.170

TABELLA 13 Interscambio Italia-Bulgaria (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	93,1	93,6	62,8	46,9	89,3	88,2
Trasporto ferroviario	0,0	0,0	2,1	6,8	0,3	0,8
Trasporto stradale	6,8	6,4	35,1	46,3	10,4	11,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 14 Interscambio Italia-Bulgaria (strada, ferrovia, mare) – quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	86,5	24,3	80,9
Trasporto ferroviario	-74,1	439,0	345,3
Trasporto stradale	75,7	119,1	94,4
Totale	85,7	66,2	83,2

TABELLA 15 Interscambio Italia-Bulgaria (strada, ferrovia, mare) - var. % '03/'99.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	2.222.833	2.560.074	975.861	977.669	3.198.694	3.537.743
Trasporto ferroviario	443.165	419.620	7.433	38.325	450.598	457.944
Trasporto stradale	638.124	1.028.152	597.867	941.308	1.235.990	1.969.460
Totale	3.304.121	4.007.845	1.581.161	1.957.302	4.885.282	5.965.147

TABELLA 16 Interscambio Italia-Croazia (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	67,3	63,9	61,7	49,9	65,5	59,3
Trasporto ferroviario	13,4	10,5	0,5	2,0	9,2	7,7
Trasporto stradale	19,3	25,7	37,8	48,1	25,3	33,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 17 Interscambio Italia-Croazia (strada, ferrovia, mare) – quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	15,2	0,2	10,6
Trasporto ferroviario	-5,3	415,6	1,6
Trasporto stradale	61,1	57,4	59,3
Totale	21,3	23,8	22,1

TABELLA 18 Interscambio Italia-Croazia (strada, ferrovia, mare) - var. % '03/'99.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	102.471	94.309	30.918	12.835	133.389	107.143
Trasporto ferroviario	785	0	107	981	892	981
Trasporto stradale	33.519	27.962	27.529	23.410	61.049	51.371
Totale	136.775	122.270	58.554	37.225	195.329	159.495

TABELLA 19 Interscambio Italia-Macedonia (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	74,9	77,1	52,8	34,5	68,3	67,2
Trasporto ferroviario	0,6	0,0	0,2	2,6	0,5	0,6
Trasporto stradale	24,5	22,9	47,0	62,9	31,3	32,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 20 Interscambio Italia-Macedonia (strada, ferrovia, mare) - quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	-8,0	-58,5	-19,7
Trasporto ferroviario	-100,0	815,1	10,0
Trasporto stradale	-16,6	-15,0	-15,9
Totale	-10,6	-36,4	-18,3

TABELLA 21 Interscambio Italia-Macedonia (strada, ferrovia, mare) - var. % '03/'99.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	1.090.954	977.882	1.112.374	215.422	2.203.329	1.193.304
Trasporto ferroviario	225.580	250.543	20.241	55.027	245.821	305.570
Trasporto stradale	432.228	689.398	343.678	750.107	775.907	1.439.505
Totale	1.748.763	1.917.822	1.476.293	1.020.557	3.225.056	2.938.380

TABELLA 22 Interscambio Italia-Romania (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	62,4	51,0	75,3	21,1	68,3	40,6
Trasporto ferroviario	12,9	13,1	1,4	5,4	7,6	10,4
Trasporto stradale	24,7	35,9	23,3	73,5	24,1	49,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 23 Interscambio Italia-Romania (strada, ferrovia, mare) – quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	-10,4	-80,6	-45,8
Trasporto ferroviario	11,1	171,9	24,3
Trasporto stradale	59,5	118,3	85,5
Totale	9,7	-30,9	-8,9

TABELLA 24 Interscambio Italia-Romania (strada, ferrovia, mare) - var. % '03/'99.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	78.014	1.019.615	135.635	166.697	213.649	1.186.312
Trasporto ferroviario	21.392	92.388	1.292	6.855	22.684	99.243
Trasporto stradale	85.417	262.028	85.871	199.593	171.289	461.621
Totale	184.824	1.374.031	222.799	373.145	407.622	1.747.176

TABELLA 25 Interscambio Italia-Serbia e Montenegro (strada, ferrovia, mare) -tonnellate

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	42,2	74,2	60,9	44,7	52,4	67,9
Trasporto ferroviario	11,6	6,7	0,6	1,8	5,6	5,7
Trasporto stradale	46,2	19,1	38,5	53,5	42,0	26,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 26 Interscambio Italia-Serbia e Montenegro (strada, ferrovia, mare) – quota %

	Importazioni	Esportazioni	Totale
Trasporto marittimo	1.207,0	22,9	455,3
Trasporto ferroviario	331,9	430,6	337,5
Trasporto stradale	206,8	132,4	169,5
Totale	643,4	67,5	328,6

TABELLA 27 Interscambio Italia-Serbia Montenegro (strada, ferrovia, mare) - var. % '03/'99.

L'interscambio dell'Italia con i Balcani ha raggiunto nel 2003 i 14,8 milioni di tonnellate, costituito per circa i 2/3 da importazioni. Il traffico commerciale complessivo dell'Italia con l'area balcanica privilegia nettamente la modalità di trasporto marittima rispetto a quella terrestre, peraltro quest'ultima per i 4/5 caratterizzata dalla via stradale. Nel 2003, rispetto al 1999, la distribuzione secondo modalità ha visto una diminuzione della quota della modalità marittima a favore delle modalità terrestri, determinata in larga parte da un crescente ruolo della strada.

Evidente risulta la differenziazione per flussi commerciali, dove nelle importazioni prevale nettamente il ruolo del trasporto marittimo su quello stradale, mentre nelle esportazioni i due modi si equivalgono ma, in quest'ultimo caso, con una netta tendenza alla redistribuzione modale dei flussi commerciali spostatisi sulla strada. Questa composizione delle tipologie modali è spiegabile con la composizione merceologica dei due flussi: l'import vede prevalere i minerali grezzi, i materiali da costruzione e i prodotti siderurgici, per i quali è scelta la via marittima, mentre l'export italiano è caratterizzato da commodities quali i minerali grezzi e i materiali da costruzione, i quali per i 2/3 seguono la via del mare, ma anche da macchinari e manufatti vari e prodotti chimici per i quali invece prevale la strada.

Nella ripartizione per macro-aree, emerge il ruolo predominante del nord-est italiano (grazie all'interscambio – in primis le importazioni – di Veneto, Emilia Romagna e Friuli Venezia Giulia), che da solo nel 2003 raggiunge un interscambio superiore alla somma dei flussi dei rimanenti raggruppamenti regionali. Nettamente distanziata l'area nord-occidentale (sul cui dato complessivo incide il ruolo della Lombardia) ed ancora meno rilevanti le quote dell'Italia centrale, meridionale e insulare.

In tutte le macro-aree italiane prevale la via marittima quale modalità di trasporto e nel Mezzogiorno (meridione e isole) essa è quasi esclusiva; la via terrestre (in larga parte su gomma) è utilizzata principalmente dalle regioni settentrionali e il nord-est è il solo a presentare un flusso significativo di traffico ferroviario.

Relativamente alla situazione nell'area per singolo paese-partner, prevale nettamente l'interscambio con la Croazia, seguita da Romania, Bulgaria e Serbia

e Montenegro, mentre i rimanenti paesi balcanici denotano un interscambio con l'Italia molto più contenuto; nelle esportazioni italiane una posizione particolare spetta tuttavia all'Albania, sopravanzata solo da Croazia e Romania. Riguardo alle modalità di trasporto prescelte dai flussi di scambio, nella maggior parte dei paesi risulta prevalente, seppur in varia misura, il vettore marittimo, con l'eccezione della Bosnia Erzegovina e della Romania: per entrambi risulta preminente la scelta stradale, conseguenza dei flussi d'interscambio attivati con l'area del nord-est dell'Italia.

1.2. Ruolo dei trasporti marittimi nelle relazioni tra il Mezzogiorno e i Balcani

L'analisi

La conformazione geografica dell'Italia rende la via marittima particolarmente interessante se si considera l'ottica del superamento dei crescenti gap di capacità che le infrastrutture di trasporto terrestre denotano con il crescere dei flussi di traffico. Il trasporto marittimo costituisce un'alternativa valida sia in chiave nazionale, nei trasporti interni, sia in chiave internazionale continentale, come via d'accesso economica ai mercati esteri. Tali considerazioni si applicano in particolar modo al Mezzogiorno d'Italia, la cui posizione baricentrica in ambito mediterraneo rende lo sviluppo del trasporto marittimo un'occasione per superare il gap competitivo dovuto all'eccessiva distanza dai mercati.

Per quanto riguarda i traffici tra l'Italia e i Balcani, la forma stretta ed allungata del bacino adriatico rende la via marittima un'alternativa obbligata per ragioni di distanza e costo, o meglio quasi obbligata come vedremo in seguito, in particolare per i traffici delle regioni meridionali dell'Italia. La via marittima risulta invece solo in parte una scelta obbligata per le regioni dell'Italia centrale, mentre per le regioni settentrionali essa costituisce semplicemente un'alternativa all'itinerario stradale, terrestre e/o ferroviario, costituito dalla direttrice Trieste – Lubiana (Corridoio 5) e quindi dalla direttrice Lubiana – Zagabria – Belgrado e oltre (Corridoio 10).

Considerando le scelte operate dall'autotrasporto impegnato sulle rotte tra l'Italia ed i Balcani nel settore merci, è possibile delineare una linea ipotetica, coincidente con i confini meridionali delle regioni Emilia Romagna e Toscana, sotto la quale il trasporto delle merci con i Balcani trova conveniente l'opzione marittima. Sopra tale ipotetica linea invece, i collegamenti via mare rappresentano un'alternativa concorrenziale rispetto alla via terrestre solo per alcune direttrici. Questa suddivisione del territorio nazionale in due aree, pur apparendo eccessivamente semplificatrice in quanto non tiene conto di altre variabili rilevanti che, come vedremo in seguito, influiscono sul modello

decisionale del trasportatore quali la distanza dalla costa del luogo di destinazione della merce e la qualità dei collegamenti con l'entroterra dei porti della sponda orientale dell'Adriatico e dello Ionio, risulta avere effettivi riscontri pratici. Questa tesi è confermata dai dati delle tabelle relative allo *split* modale dell'interscambio delle regioni dell'Italia Meridionale (isole escluse)¹¹ con i Balcani che evidenziano una netta prevalenza del trasporto marittimo. Infatti, l'incidenza del trasporto marittimo nell'interscambio commerciale complessivo delle regioni meridionali (isole escluse) con i Balcani si attesta su valori prossimi al 90%, contro una quota di poco inferiore al 50% relativa ai traffici complessivi dell'Italia con la medesima area.

Nell'ultimo periodo, lo sviluppo dei trasporti marittimi sulle rotte che definiamo in questa sede "balcaniche" ha presentato un trend positivo. Dopo la flessione registrata nel corso del recente conflitto, i traffici marittimi tra i porti del versante adriatico dell'Italia e i paesi della ex-Iugoslavia registrano negli ultimi anni una costante ripresa, favorita sia dall'espansione dell'interscambio commerciale complessivo tra l'Italia e i paesi dell'area in questione, sia dalla ripresa dei flussi turistici dopo le forti contrazioni degli anni Novanta.

L'osservazione dei dati sull'interscambio complessivo permette tuttavia di individuare all'interno del totale nazionale (italiano) dei trend differenziati per quanto riguarda le macro-aree. Infatti, mentre l'interscambio commerciale complessivo Italia-Balcani tra il '99 ed il 2003 ha registrato un incremento dei volumi pari al 31,7%, nello stesso periodo di riferimento l'espansione dell'interscambio Mezzogiorno (isole escluse) – Balcani ha segnato un incremento pari al 13,6%.

La differente intensità tra macro-aree dei trend positivi nel commercio con i Balcani va ricercata: a) sia nella diversità dei tessuti economici delle stesse regioni italiane da cui deriva una differente capacità di generare commercio; b)

¹¹ Nella presente trattazione si è deciso di prendere in considerazione i traffici (elab. su dati ISTAT in quantità e per modi di trasporto) delle sole regioni meridionali continentali, in quanto i traffici delle regioni insulari verso la regione balcanica difficilmente sembrano poter interessare possibili snodi mare-terra dell'Italia centro-meridionale (quali ipoteticamente quelli di Ortona e Pescara).

sia nell'oggettiva penalizzazione geografica delle regioni del meridione d'Italia nei confronti dell'area balcanica. Infatti, mentre i traffici tra le regioni settentrionali ed i Balcani, utilizzando prevalentemente il trasporto terrestre (in prevalenza stradale), possono contare sull'esistenza di assi di penetrazione (Corridoio 5 e Corridoio 10) che garantiscono buoni collegamenti con la maggior parte dell'area balcanica, i traffici tra le regioni meridionali, utilizzando quasi esclusivamente la via marittima, scontano una generale difficoltà di accesso all'area a causa di vie di comunicazione carenti tra le zone costiere balcaniche e l'entroterra.

Così, se da un lato il trasporto marittimo costituisce per le regioni meridionali un'occasione di superamento del gap geografico, dall'altro lo scarso sviluppo della rete dei collegamenti delle aree costiere balcaniche ha favorito uno sviluppo prevalente degli scambi con i paesi rivieraschi, penalizzando quelli con le zone più interne. La lettura delle tabelle successive conferma chiaramente tali bivalenti dinamiche.

Mentre i dati relativi all'andamento dell'interscambio commerciale tra il Mezzogiorno (isole escluse) ed i Balcani per modalità di trasporto confermano la netta prevalenza del trasporto marittimo, con una quota prossima al 90%, una prima suddivisione dell'area balcanica in due aree, Balcani Occidentali¹², l'area con maggiore "carattere trasfrontaliero", e Balcani Orientali, permette di osservare che il carattere predominante del trasporto marittimo negli scambi con il Mezzogiorno assume intensità differenti nei due casi. Infatti, rispetto all'elevata quota, oltre il 93% nel 2003, registra nel caso dei flussi di traffico Mezzogiorno (isole escluse) – Balcani Occidentali, nel caso dei traffici Mezzogiorno – Balcani Orientali tale quota risulta sensibilmente inferiore, attestandosi al 75% del totale.

¹² Balcani Occidentali: Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, Macedonia, Serbia e Montenegro; Balcani Orientali: Romania, Bulgaria.

	tonnellate				quota %		
	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>	<i>tot'03/tot'99</i>	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>
Mare	546.469	1.099.104	1.645.573	108,0	82,2	94,0	89,7
Ferrovia	11.910	6.683	18.592	186,3	1,8	0,6	1,0
Strada	106.778	63.203	169.981	213,1	16,1	5,4	9,3
Totale	665.158	1.168.989	1.834.147	113,6	100,0	100,0	100,0

Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria.

TABELLA 28 Interscambio commerciale Mezzogiorno (isole escluse)* - Balcani nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %.

	tonnellate				quota %		
	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>	<i>tot'03/tot'99</i>	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>
Mare	293.529	1.073.975	1.367.504	109,4	82,5	97,0	93,4
Ferrovia	5.908	1.911	7.818	136,0	1,7	0,2	0,5
Strada	56.353	31.725	88.078	293,9	15,8	2,9	6,0
Totale	293.529	1.073.975	1.367.504	113,9	100,0	100,0	100,0

TABELLA 29 Interscambio commerciale Mezzogiorno (isole escluse) - Balcani occidentali nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %

	tonnellate				quota %		
	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>	<i>tot'03/tot'99</i>	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>
Mare	252.941	25.128	278.069	101,2	81,8	40,9	75,0
Ferrovia	6.002	4.772	10.774	254,7	1,9	7,8	2,9
Strada	50.426	31.478	81.903	164,4	16,3	51,3	22,1
Totale	309.369	61.378	370.747	112,8	100,0	100,0	100,0

TABELLA 30 Interscambio commerciale Mezzogiorno (isole escluse) - Balcani orientali nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %.

Nonostante questa prima suddivisione permetta già di individuare delle differenziazioni tra sub-aree balcaniche per quanto riguarda la prevalenza del trasporto marittimo nei traffici con il Mezzogiorno qui considerati, i soli dati relativi al peso del trasporto marittimo rispetto alle altre modalità di trasporto rischiano comunque di fornire un quadro in parte fuorviante, celando ulteriori profonde disparità tra i singoli paesi balcanici, non tanto relative al peso che il trasporto marittimo assume tra le diverse modalità per singoli paesi di destinazione/origine, bensì alla consistenza dei flussi in quantità. Così, se nel caso dei trasporti verso i paesi rivieraschi come Croazia ed Albania l'elevata quota rappresentata dal trasporto marittimo coincide anche con un elevato flusso di traffico espresso in tonnellate, nel caso di paesi più distanti dalla costa, ad esempio la Serbia e Montenegro, la netta prevalenza del trasporto marittimo si accompagna a dei flussi in quantità molto bassi, a testimonianza delle difficoltà di accesso dal mare a tali mercati.

In termini di tonnellate trasportate, i traffici tra il Mezzogiorno (isole escluse) ed i Balcani vengono realizzati prevalentemente con la Croazia (34,4% del totale) e l'Albania (32,3%), seguiti da Romania (10,6%), Serbia e Montenegro (10,0%), Bulgaria (9,6%), Bosnia ed Erzegovina (2,2%) e Macedonia (0,9%). Tale situazione riflette appieno i limiti esistenti sopradescritti che penalizzano l'interscambio tra il Mezzogiorno e i Balcani.

Gli accessi esclusivamente stradali, nonché poco agevoli dai porti balcanici verso l'entroterra, penalizzano dunque i traffici via mare attraverso l'Adriatico e lo Ionio che utilizzano in modo prevalente linee marittime RO-RO per il trasporto delle merci su camion. A questo proposito, è indicativo che la quota di interscambio in quantità del Mezzogiorno con la Serbia e Montenegro, paese di primaria importanza nell'area, rispetto al totale Mezzogiorno-Balcani risulti appena del 10%, quarta quota per importanza. Inoltre, considerando che una certa quota degli scambi con la Serbia e Montenegro viene assorbita dal rivierasco Montenegro, il peso dei vincoli "infrastrutturali" di accesso al mercato serbo "*land-looked*" risulta ancora più evidente.

Tali difficoltà di accesso sembrano avere avuto ripercussioni non trascurabili sulla

distribuzione dei traffici per modalità di trasporto. Tra il '99 ed il 2003 l'evoluzione dei flussi commerciali tra il Mezzogiorno (isole escluse) ed i Balcani, pur confermando una netta prevalenza dei trasporti marittimi, ne evidenzia una progressiva, se pur limitata, contrazione in quota sul totale trasportato. Tale quadro risalta con maggior evidenza osservando i flussi, dove ad un tasso di crescita minimo dei trasporti via mare si contrappone una sensibile espansione dei flussi su strada.

	Ferrovia		Mare		Strada	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Abruzzo	6,6	4,5	72,9	68,5	20,5	27,0
Molise	0,0	0,0	98,0	88,3	2,0	11,7
Campania	0,5	2,7	89,5	72,4	10,0	24,9
Puglia	0,1	0,4	97,5	95,5	2,4	4,1
Basilicata	0,0	1,2	95,9	63,0	4,1	35,9
Calabria	2,4	0,0	56,8	97,9	40,8	2,1
Tot. Mezzogiorno (isole escl.) con i Balcani	0,6	1,0	94,4	89,7	4,9	9,3

TABELLA 31 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Balcani (1999-2003) per modalità di trasporto in quote % sul totale

Tra il '99 ed il 2003 i dati registrano un netto incremento della quota del trasporto stradale nei traffici tra il Mezzogiorno (isole escluse) ed i Balcani (9,3% nel 2003 contro il 4,9% nel '99), incremento che risulta ancora maggiore nel caso dei flussi tra il Mezzogiorno (isole escluse) ed i Balcani Orientali (dal 15,1% del '99 al 22,1% del 2003). Le difficoltà di penetrazione dalle zone costiere adriatiche all'entroterra balcanico portano dunque i trasportatori ad optare per percorsi e modalità alternativi: itinerari alternativi più lunghi mare/terra, con l'utilizzo prevalente dei porti greci (Igumenitsa), ma anche con un crescente ricorso alla direttrice interamente terrestre (strada) con risalita della penisola italiana. Non a caso tra il 1999 e il 2003 la macroarea Sud ha registrato l'incremento più rilevante dell'interscambio su gomma (+113,1%), giunto a coprire una quota-parte del 9,3% sul totale delle tre modalità considerate.

	Ferrovia		Mare		Strada	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Abruzzo	6,3	4,2	82,5	50,5	11,2	45,2
Molise	0,0	0,0	98,7	97,2	1,3	2,8
Campania	0,7	3,2	85,8	72,5	13,5	24,3
Puglia	0,0	0,0	99,1	98,4	0,9	1,6
Basilicata	0,0	0,1	99,2	76,8	0,8	23,1
Calabria	1,5	0,0	61,9	98,6	36,6	1,4
Tot. Mezzogiorno (isole escl.) con i Balcani occidentali	0,4	0,5	97,1	93,4	2,4	6,0

TABELLA 32 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Balcani occidentali (1999-2003)
per modalità di trasporto in quote % sul totale

	Ferrovia		Mare		Strada	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Abruzzo	3,5	4,6	77,1	77,2	19,5	18,2
Molise	0,0	0,0	97,9	66,5	2,1	33,5
Campania	0,3	1,5	92,8	72,3	6,9	26,2
Puglia	1,5	3,2	65,0	72,4	33,5	24,4
Basilicata	0,0	4,3	70,3	24,0	29,7	71,7
Calabria	6,0	0,0	43,2	97,1	50,8	2,9
Tot. Mezzogiorno (isole escl.) con i Balcani orientali	1,3	2,9	83,6	75,0	15,1	22,1

TABELLA 33 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Balcani orientali (1999-2003)
per modalità di trasporto in quote % sul totale

Come già anticipato, una delle peculiarità dei traffici via mare tra l'Italia e i paesi dell'area balcanica è l'utilizzo prevalente di navi della tipologia RO-RO. Su queste rotte brevi il traffico nazionale container è infatti generalmente assente, in quanto economicamente meno vantaggioso, nonché meno veloce rispetto al RO-RO. I collegamenti RO-RO, prevalenti nei traffici che potremmo definire trans-adriatici e trans-ionici (dall'Italia verso/da la Croazia, la Serbia e Montenegro, l'Albania e la

Grecia), risultano invece del tutto assenti sulle rotte verso i Balcani Orientali. Non esistono infatti dei collegamenti diretti con il Mar Nero e dunque con Romania e Bulgaria. La maggior parte dei servizi di linea RO-RO esistenti (ad esclusione di quelli verso la Turchia) non superano infatti i confini del Mar Ionio. Ciò pone in evidenza anche un limite ai traffici nazionali costituito dall'assenza di collegamenti Ro-Ro verso snodi di traffico importanti sulle rotte balcaniche come per esempio Salonicco.

I flussi via mare tra il Mezzogiorno (isole escluse) e i Balcani Orientali si affidano principalmente ai collegamenti RO-RO con il porto greco di Igoumenitsa, snodo da cui i camion proseguono su strada lungo la direttrice Grecia-Bulgaria, nonché a sporadici noli *spot* di navi per il trasporto di rinfuse.

Risulta inoltre plausibile che una quota solo residuale delle merci italiane verso i Balcani utilizzi comunque il trasporto container. L'esistenza di alcune linee container tra il versante tirrenico e la sponda adriatica dei Balcani nonché verso il Mar Nero confermerebbe tale ipotesi. Pur trattandosi prevalentemente di carichi stranieri è possibile che anche determinate merci italiane possano viaggiare containerizzate su queste rotte sia per specifiche caratteristiche della merce stessa sia per motivi riconducibili alla peculiarità della catena logistica in cui sono inserite. Infatti, come osservato in precedenza, ragioni di costo e tempo generalmente rendono i collegamenti container verso tali destinazioni un'alternativa impraticabile per il *local cargo*, salvo appunto rare eccezioni. Il traffico internazionale container lungo la direttrice adriatica è infatti costituito prevalentemente da servizi *feeder* dai principali *hub* del Sud Italia (Taranto e Gioia Tauro) e del Mediterraneo (Malta) che servono prevalentemente merce già containerizzata giunta negli *hub* italiani dall'estero e che toccano con regolarità tutti gli scali di entrambe le sponde. I veri servizi container di linea internazionali a lungo raggio ne costituiscono invece una parte solo residuale¹³. Un'alternativa ai traffici su navi RO-RO è rappresentata dai trasporti di rinfuse su navi

¹³ Quasi la totalità delle compagnie armatrici che gestiscono i servizi *feeder* in Adriatico operano servizi anche verso il Mar Nero. I servizi su rotte adriatiche e quelli verso il Mar Nero sono solo apparentemente congiunti. In realtà sono servizi indipendenti, collegati mediante una operazione di trasbordo nell'*hub* di riferimento della società armatrice.

convenzionali in servizio non regolare. I servizi che adottano questa tipologia si basano tuttavia su noli occasionali, non assumendo dunque la caratteristica di servizi di linea. Per quanto riguarda i traffici RO-RO, i collegamenti dai porti Italiani del versante tirrenico non offrono alcuna alternativa in quanto tali servizi risultano del tutto assenti tra i porti tirrenici e quelli dei Balcani.

La netta prevalenza del trasporto su navi di tipologia RO-RO nei traffici qui considerati va spiegata con gli innegabili vantaggi che tali vettori presentano su tratte a media e breve percorrenza: la velocità di carico e scarico, i limitati investimenti infrastrutturali necessari nei porti, la notevole flessibilità rispetto alla domanda che garantisce alla merce una modalità di trasporto che risponde ai requisiti essenziali di velocità, sicurezza ed economicità. Essendo inoltre attrezzabili con strutture adibite al trasporto di passeggeri, le navi di tipo RO-RO risultano ottimali anche per quanto riguarda il traffico veloce di passeggeri, con o senza automezzo al seguito.

I traffici merci e passeggeri tra l'Italia e la regione balcanica, pur accomunati dal fatto di utilizzare la medesima tipologia di vettori (RO-RO), presentano profonde differenze nell'andamento dei rispettivi flussi. Mentre il traffico turistico ha una connotazione prettamente stagionale, registrando picchi elevati nella stagione estiva e forti flessioni in quella invernale, il traffico merci presenta un andamento più regolare con oscillazioni riferibili per lo più al mutamento delle condizioni congiunturali. In Adriatico la maggior parte dei servizi di linea RO-RO utilizza navi adatte al traffico combinato merci/passeggeri che permettono alle compagnie armatrici di operare prevalentemente nel settore merci nei periodi di bassa stagione, per poi rispondere all'incremento stagionale della domanda di trasporto turistico mediante un'intensificazione dei servizi con le stesse navi, anche se tale concentrazione di traffico comporta difficoltà proprio per i trasporti merce.

	tonnellate			quota %			totale (in ton.) Mezzogiorno- Balcani	Quota Paese su Mezzogiorno- Balcani
	import	export	totale	import	export	totale		
Mare	102.876	12.013	114.889	68,1	27,9	27,9	1.645.573	7,0 %
Ferrovia	6.002	4.673	10.675	4,0	10,8	10,8	18.592	57,4 %
Strada	42.164	26.415	68.579	27,9	61,3	61,3	169.981	40,3 %
Totale	151.042	43.101	194.143	100,0	100,0	100,0	1.834.147	10,6 %

TABELLA 34 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Romania nel 2003 per modalità di trasporto in quote % sul totale.

	tonnellate			quota %			totale (in ton.) Mezzogiorno- Balcani	Quota Paese su Mezzogiorno- Balcani
	import	export	totale	import	export	totale		
Mare	150.065	13.115	163.180	94,8	71,8	92,4	1.645.573	9,9 %
Ferrovia	0	99	99	0,0	0,5	0,1	18.592	0,5 %
Strada	8.261	5.063	13.324	5,2	27,7	7,5	169.981	7,8 %
Totale	158.326	18.278	176.604	100,0	100,0	100,0	1.834.147	9,6 %

TABELLA 35 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Bulgaria nel 2003 per modalità di trasporto in quote % sul totale.

	tonnellate			quota %			totale (in ton.) Mezzogiorno- Balcani	Quota Paese su Mezzogiorno- Balcani
	import	export	totale	import	export	totale		
Mare	161.948	401.123	563.071	79,9	93,8	89,3	1.645.573	34,2 %
Ferrovia	3.283	1.911	5.194	1,6	0,4	0,8	18.592	27,9 %
Strada	37.558	24.428	61.985	18,5	5,7	9,8	169.981	36,5 %
Totale	202.789	427.461	630.250	100,0	100,0	100,0	1.834.147	34,4 %

TABELLA 36 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Croazia nel 2003 per modalità di trasporto in quote % sul totale.

	tonnellate			quota %			totale (in ton.) Mezzogiorno- Balcani	Quota Paese su Mezzogiorno- Balcani
	import	export	totale	import	export	totale		
Mare	27.665	8.055	35.721	92,4	72,6	87,0	1.645.573	2,2 %
Ferrovia	0	0	0	0,0	0,0	0,0	18.592	0,0 %
Strada	2.286	3.043	5.329	7,6	27,4	13,0	169.981	3,1 %
Totale	29.951	11.098	41.050	100,0	100,0	100,0	1.834.147	2,2 %

TABELLA 37 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) – Bosnia ed Erzegovina nel 2003 per modalità di trasporto in quote % sul totale.

	tonnellate			quota %			totale (in ton.) Mezzogiorno- Balcani	Quota Paese su Mezzogiorno- Balcani
	import	export	totale	import	export	totale		
Mare	63.014	98.201	161.215	77,4	96,8	88,2	1.645.573	9,8 %
Ferrovia	2.624	0	2.624	3,2	0,0	1,4	18.592	14,1 %
Strada	15.769	3.278	19.048	19,4	3,2	10,4	169.981	11,2 %
Totale	81.407	101.479	182.886	100,0	100,0	100,0	1.834.147	10,0 %

TABELLA 38 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Serbia e Montenegro nel 2003 per modalità di trasporto in quote % sul totale.

	tonnellate			quota %			totale (in ton.) Mezzogiorno- Balcani	Quota Paese su Mezzogiorno- Balcani
	import	export	totale	import	export	totale		
Mare	13.279	2.120	15.399	99,3	83,5	96,8	1.645.573	0,9 %
Ferrovia	0	0	0	0,0	0,0	0,0	18.592	0,0 %
Strada	95	418	513	0,7	16,5	3,2	169.981	0,3 %
Totale	13.374	2.538	15.912	100,0	100,0	100,0	1.834.147	0,9 %

TABELLA 39 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Macedonia nel 2003 per modalità di trasporto in quote % sul totale.

	tonnellate			quota %			totale (in ton.) Mezzogiorno- Balcani	Quota Paese su Mezzogiorno- Balcani
	import	export	totale	import	export	totale		
Mare	27.623	564.476	592.099	97,7	99,9	99,8	1.645.573	36,0 %
Ferrovia	0	0	0	0,0	0,0	0,0	18.592	0,0 %
Strada	645	558	1.203	2,3	0,1	0,2	169.981	0,7 %
Totale	28.268	565.034	593.301	100,0	100,0	100,0	1.834.147	32,3 %

TABELLA 40 Interscambio Mezzogiorno (isole escluse) - Albania nel 2003 per modalità di trasporto in quote % sul totale

La suddivisione “naturale” del territorio nazionale italiano in due parti per quanto concerne la competitività dei collegamenti via mare nei traffici con l’Europa balcanica si evince anche dalla tipologia dei servizi marittimi offerti. Data la relativa vicinanza con i mercati in questione e l’esistenza di agevoli collegamenti terrestri con l’area balcanica, le linee RO-RO dai porti del Nord Italia si sono potute specializzare quasi esclusivamente sulle rotte lungo la direttrice adriatica verticale, dunque su tratte a medio-lunga percorrenza verso i porti del versante orientale dell’Adriatico meridionale (del Montenegro e Albania), dello Ionio e dell’Egeo (Grecia e Turchia). Per contro, la relativa distanza via terra dei mercati di riferimento e, dunque, la crescente competitività del trasporto marittimo rispetto a quello terrestre ha invece portato il sistema economico-territoriale dell’Italia centro-meridionale ed i suoi porti (in particolare Ancona, Bari e Brindisi) a sviluppare numerosi collegamenti a corto raggio sulle brevi direttrici adriatiche orizzontali oltre che su quelle verticali a media percorrenza verso i porti dello Ionio orientale (Grecia) e dell’Egeo (Grecia e Turchia).

Inoltre, mentre le linee RO-RO dai porti dell’Italia centro-meridionale presentano la comune caratteristica di essere percorse da navi adibite al trasporto misto merci/passeggeri, in grado perciò di rispondere alla domanda estiva di trasporto turistico. I collegamenti dai porti dell’Italia settentrionale, limitatamente ai traffici di

tipo RO-RO, oltre ad operare prevalentemente su distanze medie e medio lunghe, presentano una netta specializzazione nei servizi dedicati alle sole merci. Questa specializzazione deriva dal fatto che i bacini di utenza dei porti del Nord Italia sono rappresentati prevalentemente dai mercati tedesco ed austriaco che sulle lunghe percorrenze trovano economicamente vantaggioso massimizzare la tratta marittima anche per il fatto di viaggiare prevalentemente a pieno carico o con un buon coefficiente di carico, privandoli dell'esigenza di fare soste intermedie per raccogliere ulteriore carico. In base alla geografia economica dei mercati sembra dunque possibile affermare che, per quanto concerne i servizi RO-RO, i porti dell'Alto Adriatico servono prevalentemente i mercati tedesco ed austriaco, mentre i porti del Medio e Basso Adriatico servono prevalentemente il mercato nazionale.

	tonnellate			quota %		
	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>
Mare	78.985	24.427	103.412	75,7	52,4	68,5
Ferrovia	2.164	4.640	6.804	2,1	10,0	4,5
Strada	23.222	17.551	40.773	22,2	37,6	27,0
Totale	104.371	46.618	150.989	100,0	100,0	100,0

TABELLA 41 Interscambio commerciale Abruzzo - Balcani nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %.

	tonnellate			quota %		
	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>
Mare	9.475	12.650	22.125	86,5	89,7	88,3
Ferrovia	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Strada	1.481	1.456	2.937	13,5	10,3	11,7
Totale	10.955	14.106	25.062	100,0	100,0	100,0

TABELLA 42 Interscambio commerciale Molise - Balcani nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %.

	tonnellate			quota %		
	import	export	totale	import	export	totale
Mare	149.192	38.105	187.297	75,7	61,9	72,4
Ferrovia	5.890	968	6.858	3,0	1,6	2,7
Strada	41.959	22.490	64.448	21,3	36,5	24,9
Totale	197.041	61.563	258.604	100,0	100,0	100,0

TABELLA 43 Interscambio commerciale Campania - Balcani nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %.

	tonnellate			quota %		
	import	export	totale	import	export	totale
Mare	251.043	997.007	1.248.050	86,3	98,2	95,5
Ferrovia	3.856	861	4.717	1,3	0,1	0,4
Strada	35.989	17.862	53.851	12,4	1,8	4,1
Totale	290.887	1.015.730	1.306.617	100,0	100,0	100,0

Tab. 44 Interscambio commerciale Puglia - Balcani nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %

	tonnellate			quota %		
	import	export	totale	import	export	totale
Mare	3.861	7.410	11.271	55,6	67,6	63,0
Ferrovia	0	213	213	0,0	1,9	1,2
Strada	3.079	3.339	6.419	44,4	30,5	35,9
Totale	6.940	10.962	17.902	100,0	100,0	100,0

TABELLA 45 Interscambio commerciale Basilicata - Balcani nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %

	tonnellate			quota %		
	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>	<i>import</i>	<i>export</i>	<i>totale</i>
Mare	53.913	19.505	73.419	98,1	97,5	97,9
Ferrovia	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Strada	1.049	505	1.553	1,9	2,5	2,1
Totale	54.962	20.010	74.972	100,0	100,0	100,0

TABELLA 46 Interscambio commerciale Calabria - Balcani nel 2003, per modalità di trasporto in quantità e in quote %

Per quanto riguarda i flussi tra le singole regioni del Mezzogiorno (isole escluse) ed i Balcani (elab. ISDEE su dati ISTAT in quantità e modalità di trasporto) è possibile osservare che, pur risultando il trasporto marittimo la modalità di gran lunga prevalente, vi è una sensibile diversificazione della sua incidenza sul totale trasportato. In particolare, si osserva che non sempre si individua una logica corrispondenza tra la maggiore/minore distanza via terra tra le singole regioni e l'area balcanica e la maggiore/minore incidenza del trasporto marittimo sul totale trasportato. Si presume, dunque, che in alcuni casi esistano delle prassi consolidate nella gestione della logistica e dei trasporti da parte delle imprese che tengono conto di variabili legate soprattutto ai vincoli infrastrutturali esistenti che, utilizzando il trasporto marittimo, penalizzano l'accessibilità delle zone più interne e/o più orientali dei Balcani. Si osserva inoltre una forte concentrazione dei flussi su una sola regione, la Puglia, il cui interscambio con i Balcani rappresenta quasi il 71% dell'interscambio complessivo del Mezzogiorno con la stessa area. La presenza sul territorio regionale della Puglia di due importanti snodi mare-strada come Bari e Brindisi, nonché la vicinanza con i paesi dell'altra sponda dell'Adriatico hanno agevolato una forte penetrazione sia commerciale sia un vasto fenomeno di de-localizzazione (soprattutto in Albania) da parte delle imprese pugliesi.

I bassi tassi di sviluppo che attualmente caratterizzano i mercati dell'area balcanica, rendono interessanti nel medio e lungo termine le prospettive di

crescita economica e il potenziale incremento dei traffici con l'area che ne deriverebbe. I traffici marittimi svolgono già oggi un ruolo di primaria importanza nell'interscambio tra il Mezzogiorno e i Balcani, ma dimostrano altresì di soffrire particolarmente l'assenza di efficaci collegamenti tra i porti balcanici e l'entroterra. Nell'ottica di un potenziale rafforzamento dei flussi, il mancato superamento – anche parziale - di tali vincoli, sembra poter ridurre nel lungo periodo la valenza del trasporto marittimo a mero strumento di promozione della cooperazione economica esclusivamente a livello transfrontaliero.

Considerando i traffici Ro-Ro particolarmente efficaci, l'Italia centro-meridionale può oggi contare su tre porti-snodi specializzati come Ancona, Bari e Brindisi. Tra di essi Ancona rappresenta uno snodo nevralgico, garantendo collegamenti regolari con tutti i principali porti dei paesi della sponda orientale dell'Adriatico e dello Ionio (Zadar, Split, Bar, Igoumenitza e Patrasso), mentre Bari e Brindisi risultano maggiormente specializzati in rotte più meridionali verso il Montenegro (Bar) ma in particolare verso l'Albania (Durazzo e Valona) e la Grecia (Igoumenitza e Patrasso). La notevole distanza tra Ancona e Bari induce ad ipotizzare la possibilità/opportunità di immaginare l'esistenza di potenzialità di sviluppo nel settore RO-RO anche di porti minori come Ortona e Pescara, attualmente non specializzati, ma che godono di una posizione baricentrica rispetto a quelli già esistenti. Ciò non andrebbe interpretato semplicemente come un tentativo di dirottamento dei traffici esistenti verso nuovi scali, bensì nell'ottica di favorire/generare nuove opportunità di collaborazione economica. Gli agevoli collegamenti stradali tra la parte tirrenica dell'Italia centrale (Lazio) e i porti dell'Abruzzo sembrano consigliare il vaglio dell'ipotesi della creazione di uno snodo terra-mare alternativo a quelli esistenti e un'analisi del possibile bacino d'utenza e della capacità da parte dei nuovi ipotetici servizi di generare/attrarre nuovi flussi di traffico via mare verso/da l'area balcanica.

1.3. Abruzzo e paesi balcanici: scambi e traffici

L'interscambio dell'Abruzzo con l'area balcanica

L'evoluzione dell'interscambio in volume dell'Abruzzo nel quinquennio in esame mostra, nel complesso, un ritmo di crescita in linea con quello nazionale. Sono le importazioni tuttavia a registrare una dinamica di crescita più sostenuta e pari al 44,0%, superiore di più di 20 punti percentuali a quella delle esportazioni. Questa forbice tra crescita dei flussi in entrata e quella in uscita è, comunque, significativamente più contenuta rispetto a quella osservabile nello stesso periodo a livello nazionale, dove le importazioni sono cresciute del 48,9% e le esportazioni del 5,8%. Tuttavia, il flusso in uscita nel 2003 rappresentava il 30,9% dell'interscambio totale abruzzese, contro il 32,1% del suo peso a livello nazionale; opposta, invece la situazione della macro-area statistica di riferimento, l'Italia meridionale, dove il flusso in uscita rappresenta il 63,7% del flusso totale.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	55.732	78.985	24.710	24.427	80.442	103.412
Trasporto ferroviario	6.790	2.164	505	4.640	7.295	6.804
Trasporto stradale	9.966	23.222	12.688	17.551	22.654	40.773
Totale	72.488	104.371	37.903	46.618	110.391	150.989

TABELLA 47 Interscambio Abruzzo-Balcani (strada, ferrovia, mare) - tonnellate

La tenuta delle esportazioni regionali - a livello di tasso di espansione - rispetto alla media nazionale, è stata comunque insufficiente a riequilibrare il peso dei flussi. Tale "anomalia" nel peso relativo dei flussi in uscita ed entrata rispetto alla macro-area di riferimento, l'Italia meridionale, può essere interpretata in modi diversi: a) una maggiore competitività del "sistema" territoriale che gravita sui porti e le direttrici terrestri, stradali e ferroviarie, dell'Abruzzo che servono i flussi per e da l'area balcanica; tale sistema territoriale comprende oltre alla regione

stessa, buona parte del Lazio e del Molise; b) una diversa composizione delle tipologie di relazione economica espressa dalle imprese e soggetti economici, nazionali ed appartenenti all'area balcanica, che generano l'interscambio. In particolare, un ruolo meno significativo, rispetto ad altre regioni / sistemi territoriali, del traffico di perfezionamento passivo, cioè dei flussi che vedono coinvolti imprese e soggetti economici nazionali ed imprese e partecipate italiane insediate nell'area in esame le quali si orientano verso il sistema territoriale ed il mercato nazionale per l'ultima fase del ciclo del prodotto e per la sua commercializzazione e distribuzione¹⁴.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	76,9	75,7	65,2	52,4	72,9	68,5
Trasporto ferroviario	9,4	2,1	1,3	10,0	6,6	4,5
Trasporto stradale	13,7	22,2	33,5	37,6	20,5	27,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 48 Interscambio Abruzzo-Balcani (strada, ferrovia, mare) – quota %

Il peso superiore dei flussi in entrata sul totale dell'interscambio si accompagna anche ad una maggiore inerzialità della sua distribuzione modale mare/terra: se la modalità marittima perde poco più di un punto percentuale di quota nel quinquennio di riferimento, restando tuttavia al disopra dei $\frac{3}{4}$ del flusso totale, si osserva una sensibile modificazione dei pesi delle modalità terrestri, modificazione che vede il traffico in uscita su rotaia ridursi in quota a meno di un quarto del peso del '99, mentre il traffico in uscita su strada supera il 20%. Diverso l'andamento della distribuzione dei flussi in uscita, dove la redistribuzione dei flussi, quindi il cambiamento delle quote, avviene tra la modalità marittima e

¹⁴ L'esempio classico è quello del comparto pelle e calzature pugliese che gravita verso l'Albania. EUROSTAT per esigenze statistiche adotta la seguente definizione: "Il Traffico di Perfezionamento Passivo si stabilisce quando materiali, parti o componenti che devono essere processati o assemblati dal subfornitore gli sono fornite da una impresa committente sita nell'Unione Europea e quando i prodotti così processati/assemblati sono reimportati nell'UE".

quelle terrestri: la netta diminuzione in quota del trasporto marittimo ha avvantaggiato, infatti, in primis il trasporto ferroviario e secondariamente quello su strada.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	41,7	-1,1	28,6
Trasporto ferroviario	-68,1	818,8	-6,7
Trasporto stradale	133,0	38,3	80,0
Totale	44,0	23,0	36,8

TABELLA 49 Andamento dell'interscambio Abruzzo-Balcani (strada, ferrovia, mare) - var. % 2003/1999.

L'andamento della distribuzione modale dei flussi si riflette banalmente sui tassi di variazione percentuale cumulata: il dato più saliente è relativo alla dinamica opposta del trasporto su rotaia che registra una forte espansione nelle esportazioni associata ad una significativa contrazione del flusso in entrata; rovesciati gli andamenti nel trasporto su gomma, dove il flusso in entrata raddoppia e quello in uscita mostra un'espansione più contenuta anche se significativa; il trasporto marittimo mostra un'espansione delle importazioni a fronte della quasi invarianza dei volumi in uscita. Tuttavia il maggiore peso relativo in volume delle importazioni fa sì che nell'interscambio totale è il traffico su strada a registrare il tasso di espansione più alto.

Il peso dell'Abruzzo sull'interscambio dell'Italia con l'area balcanica

Il peso trascurabile dell'interscambio e dei singoli flussi in entrata ed uscita dell'Abruzzo rispetto all'interscambio italiano, nell'ordine del punto percentuale, fa sì che le variazioni sul quinquennio di riferimento siano estremamente contenute, se non trascurabili, con la sola eccezione del trasporto ferroviario che vede la sua quota triplicare nell'export e diminuire ad un terzo nell'import.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	1,2	1,2	0,8	1,1	1,0	1,1
Trasporto ferroviario	1,0	0,3	1,3	3,8	1,0	0,7
Trasporto stradale	0,7	1,0	1,0	0,8	0,8	0,9
Totale	1,1	1,0	0,8	1,0	1,0	1,0

TABELLA 50 *Peso dell'interscambio Abruzzo-Balcani (strada, ferrovia, mare) sull'interscambio Italia-Balcani – quota %.*

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	-4,1		36,2		9,8	
Trasporto ferroviario	-72,0		195,9		-25,0	
Trasporto stradale	37,7		-24,0		2,7	
Totale	-3,2		16,4		4,0	

TABELLA 51 *Variazione del peso dell'interscambio Abruzzo-Balcani (strada, ferrovia, mare) sull'interscambio Italia-Balcani - var. % 2003/1999*

Il peso dell'Abruzzo sull'interscambio dell'Italia meridionale con l'area balcanica

Per quanto riguarda la consistenza dei flussi in uscita ed entrata dalla regione rispetto alla macro-area statistica di riferimento, l'Italia meridionale, vale l'osservazione precedente sull'"anomalia" dell'interscambio abruzzese rispetto a quello meridionale isole escluse, cioè la preponderanza del peso relativo delle importazioni rispetto alle esportazioni a livello di totale dei tre modi di trasporto, caratteristica invece in linea con il totale Italia. Non è casuale allora che il peso sul totale Italia dei flussi per modalità, anche considerando che un aggregato di riferimento più ampio tende a ridimensionare verso il basso i valori percentuali, vari in modo trascurabile a seconda che si consideri le importazioni o le esportazioni, mentre il differenziale dei valori dei pesi è significativo quando si pondera i flussi su quelli aggregati dell'Italia meridionale.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	11,1	14,5	2,4	2,2	5,3	6,3
Trasporto ferroviario	75,9	18,2	48,8	69,4	73,1	36,6
Trasporto stradale	22,9	21,7	34,9	27,8	28,4	24,0
Totale	13,0	15,7	3,6	4,0	6,8	8,2

TABELLA 52 *Peso dell'interscambio Abruzzo-Balcani (strada, ferrovia, mare) sull'interscambio Italia meridionale-Balcani – quota %*

Va tuttavia prima osservato che, se il peso dell'interscambio dell'Abruzzo sull'interscambio nazionale resta costante, il peso dell'interscambio regionale sul quello dell'Italia meridionale registra una sensibile variazione positiva che interessa soprattutto i flussi in entrata e solo marginalmente i flussi in uscita. A livello modale è il trasporto su rotaia a registrare, come già osservato, la massima variabilità accoppiata ad una dinamica contraria a quella dominante, in cui le esportazioni arrivano a rappresentare quasi il 70% dell'interscambio sull'area e l'import crolla in peso dai $\frac{3}{4}$ a meno di un quinto. Anche il peso del trasporto stradale sul totale della modalità per l'Italia meridionale risulta nettamente superiore a quello del trasporto totale, anche se in calo, a significare che è andata attenuandosi nel periodo in esame la "specializzazione terrestre" dell'Abruzzo rispetto al resto della macro-area meridionale.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	30,6	-8,2	19,1
Trasporto ferroviario	-76,1	42,2	-49,9
Trasporto stradale	-5,2	-20,5	-15,5
Totale	20,3	11,3	20,4

TABELLA 53 *Variazione del peso dell'interscambio Abruzzo-Balcani (strada, ferrovia, mare) sull'interscambio Italia Meridionale-Balcani - var. % 2003/1999.*

L'interscambio dell'Abruzzo con i paesi dell'area balcanica

L'analisi dell'interscambio per paese è di aiuto nel formulare alcune ipotesi esplicative relative a distribuzione modale dell'interscambio abruzzese ed in primis al maggior peso relativo delle modalità di trasporto terrestre.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Albania	1.988	2.992	6.665	10.348	8.653	13.340
Bosnia ed Erzegovina	1.279	2.016	3.231	2.719	4.510	4.735
Bulgaria	36.730	69.577	3.672	5.348	40.402	74.925
Croazia	9.470	14.854	4.978	9.030	14.448	23.884
Macedonia	874	1	500	743	1.374	744
Romania	20.403	11.077	15.619	15.682	36.021	26.759
Serbia e Montenegro	1.744	3.855	3.239	2.747	4.983	6.601
Totale Balcani	72.488	104.371	37.904	46.618	110.391	150.989

TABELLA 54 Interscambio Abruzzo-paesi dell'area balcanica – tonnellate

Si osserva infatti, considerando le quote dei paesi per quanto riguarda i flussi in entrata, in uscita e l'interscambio totale, che i Balcani Orientali, a dire Bulgaria e Romania, rappresentavano nel 2003 il 68,3% dell'interscambio totale, peso pressoché immutato rispetto al 69,2% del 2003. Il terzo paese per ordine di importanza è la Croazia con il 15,8%¹⁵.

¹⁵ L'Albania, quarta con l'8,8%, ha un peso rilevante soltanto nelle esportazioni.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Albania	2,7	2,9	17,6	22,2	7,8	8,8
Bosnia ed Erzegovina	1,8	1,9	8,5	5,8	4,1	3,1
Bulgaria	50,7	66,7	9,7	11,5	36,6	49,6
Croazia	13,1	14,2	13,1	19,4	13,1	15,8
Macedonia	1,2	0,0	1,3	1,6	1,2	0,5
Romania	28,1	10,6	41,2	33,6	32,6	17,7
Serbia e Montenegro	2,4	3,7	8,5	5,9	4,5	4,4
Totale Balcani	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 55 Interscambio Abruzzo-paesi dell'area balcanica – quota % paese

In tutti e tre questi paesi, come si può notare dalle tabelle, il peso delle modalità terrestri, è significativo; se per i Balcani Orientali il percorso stradale è un'opzione spesso scelta visto la collocazione geografica che rende agevole raggiungere una parte del territorio da terra, nel caso della Croazia i dati sembrano indicare che nel periodo di riferimento vi sia stata una forte incidenza degli scambi con i soggetti economici gravitanti sulle aree industriali nord-orientali del paese. A quella data (2003), infatti, i collegamenti tra le zone interne e quelle costiere risultavano ancora precari, rendendo poco conveniente la rottura del carico che avrebbe comportato la scelta della modalità marittima.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	36.507	67.077	3.332	3.892	39.838	70.968
Trasporto ferroviario			43		43	0
Trasporto stradale	223	2.500	297	1.457	521	3.957
Totale	36.730	69.577	3.672	5.348	40.402	74.925

TABELLA 56 Interscambio Abruzzo-Bulgaria (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	99,4	96,4	90,7	72,8	98,6	94,7
Trasporto ferroviario	0,0	0,0	1,2%	0,0	0,1	0,0
Trasporto stradale	0,6	3,6	8,1%	27,2	1,3	5,3
Totale	100,0	100,0	100,0%	100,0	100,0	100,0

TABELLA 57 Interscambio Abruzzo-Bulgaria (strada, ferrovia, mare) – quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	83,7	16,8	78,1
Trasporto ferroviario	-	-100,0	-100,0
Trasporto stradale	1019,4	389,8	659,8
Totale	89,4	45,7	85,5

TABELLA 58 Andamento dell'interscambio Abruzzo-Bulgaria (strada, ferrovia, mare) - var. % 2003/1999.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	3.519	3.571	1.844	2.437	5.363	6.008
Trasporto ferroviario	4.137	594	452	1.492	4.589	2.086
Trasporto stradale	1.814	10.688	2.682	5.102	4.495	15.790
Totale	9.470	14.854	4.978	9.030	14.448	23.884

TABELLA 59 Interscambio Abruzzo-Croazia (strada, ferrovia, mare) – tonnellate.

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	37,2	24,0	37,0	27,0	37,1	25,2
Trasporto ferroviario	43,7	4,0	9,1	16,5	31,8	8,7
Trasporto stradale	19,2	72,0	53,9	56,5	31,1	66,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 60 Interscambio Abruzzo-Croazia (strada, ferrovia, mare) – quota %.

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	1,5	32,2	12,0
Trasporto ferroviario	-85,6	229,8	-54,5
Trasporto stradale	489,3	90,2	251,2
Totale	56,8	81,4	65,3

TABELLA 61 *Andamento dell'interscambio Abruzzo-Croazia (strada, ferrovia, mare) - var. % 2003/1999.*

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	10.010	3.098	9.061	4.433	19.071	7.531
Trasporto ferroviario	2.604	1.570	1	3.149	2.605	4.718
Trasporto stradale	7.789	6.409	6.556	8.100	14.345	14.509
Totale	20.403	11.077	15.619	15.682	36.021	26.759

TABELLA 62 *Interscambio Abruzzo-Romania (strada, ferrovia, mare) – tonnellate*

	Importazioni		Esportazioni		Totale interscambio	
	1999	2003	1999	2003	1999	2003
Trasporto marittimo	49,1	28,0	58,0	28,3	52,9	28,1
Trasporto ferroviario	12,8	14,2	0,0	20,1	7,2	17,6
Trasporto stradale	38,2	57,9	42,0	51,7	39,8	54,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

TABELLA 63 *Interscambio Abruzzo-Romania (strada, ferrovia, mare) – quota %.*

	Importazioni	Esportazioni	Totale interscambio
Trasporto marittimo	-69,1	-51,1	-60,5
Trasporto ferroviario	-39,7	217.044,0	81,1
Trasporto stradale	-17,7	23,5	1,1
Totale	-45,7	0,4	-25,7

TABELLA 64 *Andamento dell'interscambio Abruzzo-Romania (strada, ferrovia, mare) - var. % 2003/1999.*