



FACOLTA' DI SCIENZE POLITICHE  
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SASSARI

Località Serra Secca - 07100 Sassari  
*e-mail:* [presecon@uniss.it](mailto:presecon@uniss.it)  
*Tel.n.* 079-2830200  
*Fax n.* 079-274896



**Ufficio Politiche Comunitarie**  
PROGRAMMAZIONE E RENDICONTAZIONE UE  
ORIENTAMENTO – INTERREG - CAMPUS ONE – L.R. 36/98 - IFTS

Vicolo Marchetto, 7 - 07100 Sassari  
*e-mail* [programmazione@ammin.uniss.it](mailto:programmazione@ammin.uniss.it)  
*Tel. n.* 079-2013259  
*Fax n.* 079-231289

## **REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA** **Assessorato dei trasporti**

### **Progetto REPORTS MEDOCC**

Actions pour le développement du transport maritime dans les régions de la Méditerranée Occidentale

#### **Activité A 4**

Actions pour l'intégration territoriale  
et le soutien au développement des systèmes insulaires

### **Documento congiunto di lavoro** **Realizzazione di azione pilota**

**Collectivité Territoriale de Corse – Università de Corse**  
**Regione Autonoma della Sardegna – Università degli Studi di Sassari**  
**Regione Siciliana – Università degli Studi di Palermo**

**Azioni per l'integrazione territoriale  
e lo sviluppo dei sistemi insulari**

**Documento congiunto di lavoro  
Corsica – Sardegna - Sicilia**

**Collectivité Territoriale de Corse – Università de Corse  
Regione Autonoma della Sardegna – Università degli Studi di Sassari  
Regione Siciliana – Università degli Studi di Palermo**

**Prodotto: A 4-7**

# Allegato 1

**Interreg III B**  
M é d i t e r r a n é e O c c i d e n t a l e  
Espagne France Italie Portugal Royaume-Uni  
2000 - 2006



« REPORTS MEDOCC »  
“ACTIONS POUR LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT MARITIME DANS LES REGIONES DE LA  
MEDITERRANEE OCCIDENTALE ”

## Azioni per l'integrazione territoriale e lo sviluppo dei sistemi insulari

### Documento congiunto di lavoro Corsica – Sardegna - Sicilia

**Partner:** Collectivité Territoriale de Corse - Regione Autonoma della  
Sardegna - Regione Siciliana

**Ente attuatore:** Université de Corse - Università degli Studi di Sassari -  
Università degli Studi di Palermo



Porti del  
Mediterraneo  
Occidentale

# **Azioni per l'integrazione territoriale e lo sviluppo dei sistemi insulari**

## **Premessa**

La presente relazione va vista nel quadro del complesso dei documenti elaborati congiuntamente con la Regione Sardegna, con la quale si è attivata, nell'ambito della attività finalizzate alla redazione del progetto, una stretta sinergia per l'individuazione di una metodologia di lavoro condivisa.

## **1. Integrazione territoriale nel Mediterraneo occidentale**

Una buona accessibilità delle isole mediterranee e delle regioni periferiche può essere considerata condizione necessaria, anche se non sufficiente, per una loro effettiva integrazione nell'Unione Europea.

Oggi le condizioni di accessibilità delle isole rispetto al centro Europa appaiono ancora piuttosto critiche anche se, in prospettiva, è previsto il potenziamento di corridoi europei aventi il ruolo di incrementare l'accessibilità delle stesse.

In attesa del suddetto potenziamento, già oggi si assiste ad una forte crescita dei traffici riguardanti il Mediterraneo, che vedono le isole non più relegate ai margini degli stessi bensì in una posizione centrale.

Il trasporto delle merci nel Mediterraneo ha subito un notevole incremento negli ultimi anni producendo una rilevante crescita dei traffici nei relativi porti.

Le ragioni di questa crescita sono da ricercarsi nel rapido sviluppo manifestatosi nell'Est e nel Sud-Est asiatico e quindi nello sviluppo dei commerci fra tali regioni e l'Occidente.

La crescita dei traffici nei porti mediterranei degli ultimi anni rispetto a quelli del Nord Europa è certamente legata alla tendenza ad accorciare i percorsi delle linee di navigazione che corrono fra l'Estremo Oriente e il Nord America, passando per il Mediterraneo; ma anche ad una nuova competitività dei porti sud-europei grazie all'accresciuta efficienza nelle operazioni di movimentazione intermodale.

Questo fenomeno è segnale della rinnovata centralità del Mediterraneo nelle attività e nelle relazioni fra l'Europa ed il resto del mondo. D'altra parte si assiste ad un riassetto organizzativo del trasporto su vasti ambiti regionali, stimolato dalla crescita dei traffici transoceanici e dal mutare delle condizioni sociali ed economiche di intere nazioni.

In prospettiva futura, ed in relazione allo sviluppo demografico che interessa i paesi nord africani, è possibile assumere che tale crescita subirà ulteriori incrementi. Dato, infatti, l'attuale andamento demografico nei paesi che si affacciano sul Mediterraneo è possibile ipotizzare nel 2020 le aree nordafricane e medio-orientali saranno quelle più popolate; considerato il basso livello di reddito delle popolazioni di queste aree, è da attendersi una forte tendenza all'immigrazione verso l'Europa.

Nel settore dei trasporti è opportuno, in tale visione strategica, che si sviluppino relazioni efficaci ed interoperabili fra l'UE ed i suoi partners mediterranei e tra i partner stessi.

È opportuno in particolare incentivare:

- la creazione di un sistema efficace di trasporto multimodale aria-mare, attraverso il miglioramento e la modernizzazione di porti ed aeroporti, la soppressione di vincoli ingiustificati, la semplificazione delle procedure, l'innalzamento della sicurezza marittima ed aerea e la realizzazione di un sistema armonizzato di gestione dei traffici;
- la creazione di relazioni terrestri lungo la riva sud e orientale del Mediterraneo;
- la connessione di reti di trasporto mediterranee alla rete transeuropea, in modo da assicurare l'interoperabilità.

Una delle possibili risposte per sviluppare gli scambi euro-mediterranei è la creazione di una Zona di Libero Scambio (ZLS) entro il 2010 prevista nella "Dichiarazione di Barcellona", scaturita in conclusione della Conferenza euromediterranea di Barcellona tenuta nel Novembre del 1995, che ha attivato un nuovo partenariato fra l'UE ed i paesi terzi del Mediterraneo.

Secondo uno studio condotto dall'Institut de la Méditerranée, la ZLS determinerebbe una crescita del traffico globale di oltre il 16% rispetto ad un andamento tendenziale (corrispondente ad un trend di sviluppo economico estrapolato dai dati degli anni ottanta-novanta), con valori variabili fra il 10,8% della zona Nord del Mediterraneo (Spagna, Francia ed Italia) e il 20,8% della zona Sud.

## **2. Lo sviluppo dei collegamenti marittimi nel MedOcc**

Lo Short Sea Shipping (SSS) si pone come una modalità di trasporto capace di mettere in contatto diverse aree territoriali che si affacciano sul Mediterraneo Occidentale. Questo punto di forza dello SSS deve essere preso in considerazione qualora si voglia attivare un circolo virtuoso di sviluppo socio-economico di queste regioni, ed in particolare delle isole, puntando sulle potenziali sinergie economiche delle stesse.

Quello che oggi maggiormente emerge è lo straordinario supporto che viene offerto dal transhipment allo sviluppo delle aree mediterranee più periferiche e quindi anche alle isole. La più significativa conferma di questa trasformazione sono i 25-30 porti del Mediterraneo che, meno di 10 anni fa, avevano un ruolo limitato a traffici di cabotaggio, mentre ora sono collegati, tramite uno o più porti di transhipment, con tutte le principali aree economiche del mondo. Occorre, inoltre, rimarcare che, sovente, il livello qualitativo di questi collegamenti, in termini di frequenza e transit time, appare competitivo con quello offerto dai servizi diretti.

Tutto ciò porta ad evidenziare come, sotto il profilo del supporto allo sviluppo offerto all'intera area mediterranea dal sistema dei servizi di transhipment, il parametro dell'efficacia di questa attività non sia costituito solo dal numero di teus movimentati, sia nei porti di transhipment sia in quelli di origine/destinazione delle merci, ma, piuttosto: dal numero e dal grado di importanza delle aree economiche intercontinentali collegate con i porti di transhipment; dal numero di porti regionali collegati con i servizi feeder; dal numero dei porti di transhipment collegati con ciascun porto regionale.

È dalla combinazione dei suddetti elementi, infatti, che discende la pluralità delle opzioni offerte alle diverse regioni mediterranee a sostegno dello sviluppo economico.

Questa interdipendenza fra aree, porti e rete di servizi va, quindi, chiaramente al di là del significato che può avere la localizzazione di questo o quel porto di transhipment, in una o nell'altra nazione, perché *tutti* questi porti, ciascuno con il proprio ruolo e con la propria posizione geografica, concorrono a dare forza all'intero sistema e tutti, quindi, assumono una valenza strategica non solo per la regione e la nazione in cui sono ubicati, ma anche per l'intera area mediterranea.

Se, in passato, poteva apparire come l'unica via di crescita della portualità italiana quella di rafforzare il suo ruolo di "porta del sud" per l'accesso ai mercati del nord Europa, questo sviluppo del Mediterraneo dovrebbe portare a riflettere maggiormente sulla opportunità, per l'Italia, di realizzare anche un ruolo di cerniera fra il Mediterraneo sud orientale e le più ricche regioni nord europee o ancora fra il Mediterraneo occidentale ed il Nord Africa.

Oltre ai porti di transhipment hanno inoltre un ruolo significativo tutti quei porti dotati di collegamenti diretti e indiretti con le altre aree del Mediterraneo tramite navi Ro-Ro e Ropax, al fine di integrare, da un punto di vista economico e culturale, le diverse aree del Mediterraneo. La presenza di servizi misti può infatti giustificare l'attivazione di un dato collegamento laddove la sola presenza della domanda di trasporto merci non giustifichi il collegamento medesimo. La presenza dei collegamenti suddetti può altresì decongestionare i porti di transhipment prima menzionati da traffico portuale aggiuntivo che non farebbe altro che saturare gli spazi disponibili con il conseguente decadimento del livello di servizio offerto dal porto per tutti gli altri collegamenti già serviti.

### **3. Azioni concrete per l'incremento dei traffici e scenari di sviluppo dei collegamenti marittimi nel Mediterraneo occidentale**

#### *3.1. Azione pilota proposta dalla regione Sicilia*

La Sicilia possiede una posizione geo-politica favorevole nell'ambito del Mediterraneo rispetto alle direttrici di traffico transcontinentali e rispetto alle direttrici di traffico che riguardano il Mediterraneo.

Sviluppare il settore marittimo in Sicilia, come del resto in tutta Italia, vuol dire ripensare il sistema portuale italiano in una visione unica alla base della quale ci sia il coordinamento fra gli scali e le infrastrutture di collegamento con le aree retroportuali.

L'analisi dei dati infrastrutturali dei porti siciliani ed i relativi dati di traffico evidenziano l'esigenza di una pianificazione organica che richiede l'elaborazione di una politica regionale sulla portualità. Questa deve essere capace di individuare e suggerire la collocazione di ciascuna città portuale siciliana nel più ampio quadro dell'evoluzione dei mercati marittimi e in grado di definire gerarchie di interventi in relazione alle diverse specificità. Naturale conseguenza potrebbe essere una pianificazione a livello regionale che punti a coordinare porti vicini, in modo da svilupparne le sinergie e metterne in risalto

gli aspetti di complementarietà. Si potrebbe in questo modo definire un numero ragionevolmente ridotto di sistemi portuali specializzati, ciascuno dotato di una propria forte identità ed immagine nei riguardi del mercato internazionale.

Per la Sicilia questo significherebbe un inquadramento nella pianificazione nazionale ed europea come piattaforma logistica al centro del Mediterraneo dotata di collegamento terrestre con il resto dell'Europa grazie al corridoio Berlino – Palermo.

Ciascun sistema portuale potrebbe specializzarsi non soltanto nei servizi specifici per le diverse categorie merceologiche movimentate, ma anche per le diverse destinazioni collegate.

In tal modo il sistema portuale siciliano nord-occidentale potrebbe essere il terminale per collegamenti SSS verso aree del MedOcc e del Nord Africa. La Sicilia assumerebbe così il ruolo di cerniera per il Mediterraneo Sud-Occidentale, essendo dotata già oggi di collegamenti, probabilmente da potenziare, con il continente europeo tramite le rotte che attualmente si dipartono dal territorio isolano e in prospettiva di un collegamento terrestre come il corridoio ferroviario Berlino – Palermo.

Nel rinnovato sistema trasportistico nel quale la logistica integrata, l'intermodalità e la containerizzazione assumono sempre maggiore importanza, va comunque rilevato un mutamento anche nel concetto di hinterland portuale, che non può essere più considerato come una zona ben delimitata e stabile nel tempo su cui il porto esercita un monopolio. Al contrario, si deve parlare di una più vasta area di influenza sui carichi, in cui si fronteggiano più porti concorrenti e in cui gli utilizzatori possono scegliere lo scalo che offre il servizio più adeguato alle loro esigenze sia in termini di economicità (cioè quello che presenta i costi portuali più bassi), sia di produttività (con costi delle prestazioni più elevati ma con regolarità e rapidità nei collegamenti e risparmi).

Al fine dunque di accrescere le strutture logistiche a supporto dei costituenti sistemi portuali, la Regione ha recentemente varato il Piano delle Infrastrutture autoportuali a supporto del trasporto autostradale delle merci e del combinato strada – mare.

L'hinterland del porto (in un raggio di 2-3 ore di percorrenza stradale) sarà dotato di centri intermodali e piattaforme logistiche, che svolgeranno la funzione di punti di aggregazione dei carichi con una stima iniziale di circa 3000000 di tonnellate movimentate annue che andranno a costituire domanda potenziale per il trasporto combinato strada – mare.

Tutti saranno dotati di servizi ad alto valore aggiunto (magazzini refrigerati, servizi di logistica integrata, gestione telematica-informatizzata del trasporto delle merci e delle varie filiere al fine di ottimizzare la *supply chain management*, etc.) al fine di attrarre domanda di trasporto merci dal mondo della produzione locale e dall'autotrasporto.

Per uscire dal ruolo *marginale* che fino ad ora la Sicilia ha svolto nei confronti del trasporto marittimo mediterraneo, è stata recentemente attivata, in accordo con l'operatore marittimo Grimaldi Napoli, la linea Palermo-Tunisi con frequenza settimanale ed in prosecuzione della linea Palermo-Salerno-Valencia avente il ruolo di lanciare la Sicilia come cerniera fra il Nord Africa ed

il continente europeo essendo già il porto di Palermo adeguatamente attrezzato e dotato di diversi collegamenti con diverse aree del MedOcc ed in particolare con la penisola italiana.

### *3.2. Azione pilota proposta dalla regione Sardegna*

Con riferimento alle azioni per l'integrazione territoriale e lo sviluppo dei sistemi insulari, l'Ente attuatore ha provveduto alla realizzazione di un'azione pilota riferita all'apertura di una nuova linea Salerno-Cagliari-Valencia da parte della società Grimaldi.

Tale linea è stata inizialmente pensata dalla società Grimaldi quale linea integrativa alla già esistente Salerno-Barcellona con scalo settimanale su Golfo Aranci (Olbia) in funzione di una domanda di trasporto merci insoddisfatta tra queste due sponde.

In particolare è stata fatta una simulazione dalla società in oggetto che riguarda i tempi di percorrenza di un semirimorchio da Cagliari alla costa spagnola. Attualmente, mancando una linea diretta la rotta si snoda in almeno due tratte con scalo (quindi carico e scarico) sul continente (Civitavecchia o Livorno ad esempio) per poi ripartire alla volta di Barcellona o Valencia. Questo implica un periodo di almeno 2,5 giorni per tratta per un totale di circa 5/6 giorni per arrivare a destinazione nel caso di assenza di attriti quali carico nave già completo. Tale periodo di percorrenza è destinato ad aumentare durante i mesi della stagione turistica dove generalmente la precedenza d'imbarco è sistematicamente data al traffico passeggeri e auto a seguito. In questo caso i tempi per completare il trasporto potrebbero arrivare sino a 10 giorni.

La istituzione di una linea diretta tra Cagliari e la Spagna permetterebbe di ridurre i notevolmente tali tempi stimati intorno ai tre giorni. Questo, oltre ai vantaggi generali legati al collegamento, avrebbe ripercussioni importanti anche sui costi del trasporto e sulla quantità di movimentazione merci.

L'iniziale idea di uno scalo su Golfo Aranci è stata però ostacolata dalle caratteristiche tecniche del porto, avendo questo di dimensioni della banchina inappropriate per continui spostamenti dei semirimorchi e essendo comunque già troppo congestionato. Il porto di Golfo Aranci prevede di realizzare interventi sullo sviluppo dello SSS e dei servizi portuali in relazione alle connessioni e infrastrutture terrestri di trasporto, ampliamento aree di stoccaggio e nuove attrezzature di piazzale. Allo stato attuale si rilevano però alcune inefficienze che possono ostacolare il potenziamento dello SSS portuale.

Problemi di congestionamento si sono riscontrati anche sul porto di Olbia.

La società Grimaldi ha perciò optato per una linea diversa con scalo finale a Valencia e stop settimanale a Cagliari. Tale stop potrebbe essere inserito con pochi costi aggiuntivi dato che la tratta per Valencia passa a poche miglia dal porto di Cagliari. In termini di tempi si tratterebbe di avere praticamente una tratta in più allungando il percorso di alcune ore soltanto.



La scelta di Valencia, piuttosto che Barcellona, si giustifica invece per la maggiore centralità rispetto alla penisola Iberica, quindi la sua maggiore vicinanza con Madrid e il Portogallo. Grazie al traffico che questo nuovo percorso può generare molti sono risultati i trasportatori interessati alla linea.

Si sottolinea la particolare importanza che riveste questa azione pilota. Oltre a collegare due porti vicini, rappresenta infatti un ponte importante isola-continente rispondendo così sia alle esigenze di incremento della attività di SSS sia a quelle legate alla insularità. La nuova tratta rappresenta altresì il perseguimento delle possibili direttrici strategiche di traffico per l'integrazione mediterranea e per realizzare una effettiva continuità territoriale tra Paesi Membri dell'Unione Europea e realtà insulari.

## Conclusioni

La posizione competitiva di un porto riguarda specifiche realtà produttive, ognuna delle quali si trova inserita in un particolare sistema competitivo, all'interno del quale i fattori critici di successo sono determinati dalle peculiarità dell'ambiente di riferimento e dal possesso di una specifica dotazione di risorse e di competenze distintive.

Il porto non ha perso il ruolo di polo di attrazione, all'interno della regione che lo ospita, di un insieme di attività economiche che sono ad esso collegabili e di essere fonte di occupazione e di ricchezza per la sua regione, sia direttamente, attraverso la produzione di servizi portuali, sia attraverso tutte le attività connesse e derivanti (sia come attività dirette che come indotto) all'attività portuale in senso stretto.

Corrispondentemente acquista maggiore rilievo una pianificazione portuale finalizzata alla formulazione di strategie aventi come obiettivo il miglioramento dell'offerta sia in termini infrastrutturali sia di servizi ed in grado di attrarre, grazie ai migliori livelli di servizio ottenibili, nuovi flussi di traffico.

Ed è in questa prospettiva che si inseriscono le azioni-pilota implementate sia dalla Regione Sardegna che dalla Regione Sicilia e che vedono i porti insulari come *transit point* per traffici che interessano l'intera area del bacino del Mediterraneo Occidentale e dell'Africa Settentrionale.

Tali azioni, infatti, non interessano soltanto i porti delle isole, ma mettono in relazione tali realtà con altre quali quelle della penisola italiana, ma anche con realtà europee (quali Barcellona e Valencia, entrambe mercati in espansione) ed anche mercati con una domanda potenziale ancora non compiutamente espressa quali quelli delle regioni dell'Africa settentrionale.

Lo sviluppo della portualità mediterranea dovrà passare allora attraverso l'intensificazione dell'offerta di servizi di transhipment e di quelli relativi di feederaggio, ma al tempo stesso consolidare ed ampliare tutta la rete di servizi marittimi a corto raggio con particolare riferimento ai servizi Ro-Ro/ Ropax. Tale attività strategica deve essere accompagnata da una serie di azioni volte all'ottimizzazione, sia in termini spaziali sia economici, delle attività *port related* nell'ambito della regione stessa e che può basarsi sulla disponibilità di

aree, sul potenziamento del sistema dei trasporti interno della regione, sulla dotazione di servizi nelle aree decentrate, ma principalmente su una rete di collegamenti efficienti, in termini di frequenza temporale del collegamento e transit time.

**Linea oggetto di azione pilota : Palermo – Tunisi**

**Obiettivi perseguiti e risultati attesi** dall'azione pilota

*Rafforzare i collegamenti fra il sistema portuale nord occidentale della Sicilia ed il nord Africa*

**Porto di origine:** Palermo

Terminalista coinvolto: Palermo Euro Terminal srl

Armatore / i coinvolti: Grimaldi Group – via Marchese Campodisola, 13 – 80133 Napoli

Trasportatori terrestri coinvolti.....

Spedizionieri e Agenti marittimi coinvolti: Vincenzo Adelfio Agency – via C. Colombo, 24  
90142 Palermo

Altri operatori coinvolti.....

**Porto di destino:** Tunisi

Terminalista coinvolto .....

Armatore / i coinvolti: Grimaldi Group Napoli

Trasportatori terrestri coinvolti.....

Spedizionieri e Agenti marittimi coinvolti Agence Marittime V. D'Alessandro- D'Alessandro  
Agent S.A.

Altri operatori coinvolti.....

**Caratteristiche del servizio:**

frequenza: settimanale

tipo nave, portata lorda / numero TEU:

**Eurostar Salerno – Car Ferry (cantiere Visentini)**

- Stazza lorda: 26.000 tonnellate
- Lunghezza: 186 metri
- Larghezza: 25,6 metri
- Velocità di crociera: 23,5 nodi
- 2250 metri lineari a disposizione per trasportare trailer, autoarticolati e mezzi pesanti
- portata max auto 160;
- passeggeri max 1000;

tipologia di carico prevalente: autovetture

**Linea oggetto di azione pilota** : nuova linea Salerno-Cagliari-Valencia

**Obiettivi perseguiti e risultati attesi** dall'azione pilota: Integrazione tra realtà insulari e continuità territoriale nel caso "italiano" e Intereuropeo

**Porto di origine: SALERNO**

Terminalista coinvolto: ancora nessuno

Armatore/i coinvolti: GRIMALDI

Trasportatori terrestri coinvolti: contatti presi con maggiori trasportatori (tra i quali Logistica Mediterranea)

Spedizionieri e Agenti marittimi coinvolti: CARIMAR

Altri operatori coinvolti: Autorità portuali

**Porto di destino: Cagliari-Valencia**

Terminalista coinvolto: terminalisti locali

Armatore/i coinvolti: CARIMAR

Trasportatori terrestri coinvolti: in fase di contatto

Spedizionieri e Agenti marittimi coinvolti: CARIMAR

Altri operatori coinvolti:

**Caratteristiche del servizio:**

frequenza: 1 (forse due servizi) settimanali

tipo nave, portata lorda / numero TEU: Eurostar Valencia, 26'000 ton, portata 7'250 ton, 160 auto, 2'250 mln per semirimorchi, velocità max 23,5 nodi

tipologia di carico prevalente: passeggeri, auto passeggeri, merci