



DIREZIONE GENERALE DELLE POLITICHE INTERNE
DIPARTIMENTO TEMATICO B: POLITICHE STRUTTURALI E DI
COESIONE

TRASPORTI E TURISMO

QUOTA MODALE DEL TRASPORTO MERCI
DA E VERSO I PORTI DELL'UE

SINTESI E COMMENTO

Contenuto

Il presente studio esamina la quota modale del traffico portuale nell'UE, riunendo i dati relativi al traffico portuale e alle sue caratteristiche e analizzando le diverse modalità utilizzate per collegare i porti con le destinazioni finali delle merci, tra cui il trasbordo, le operazioni a corto raggio e i porti di navigazione interna.

Funge da supporto nella valutazione dei progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi strategici relativi al trasferimento modale dalla strada a modalità di trasporto alternative.

IP/B/TRAN/IC/2014-065

2015

PE 540.350

IT

Il presente documento è stato richiesto dalla commissione per i trasporti e il turismo.

AUTORI

Enrico Pastori, Italia

AMMINISTRATORE RESPONSABILE

Piero Soave
Dipartimento tematico politiche strutturali e di coesione
Parlamento europeo
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTENZA REDAZIONALE

Adrienn Borka

VERSIONI LINGUISTICHE

Originale: EN

INFORMAZIONI SULL'EDITORE

Per contattare il Dipartimento tematico o abbonarsi alla sua newsletter mensile, scrivere a:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manoscritto ultimato nel marzo 2015.
© Unione europea, 2015.

Il documento è disponibile sul seguente sito Internet:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

CLAUSOLA DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITÀ

Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva degli autori e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo.

Riproduzione e traduzione autorizzate, salvo a fini commerciali, con menzione della fonte, previa informazione dell'editore e con invio di una copia a quest'ultimo.

SINTESI E COMMENTO

La panoramica affronta in modo puntuale i problemi specifici della modalità utilizzata: rotaia, strada, vie navigabili interne e trasporto marittimo a corto raggio (SSS) da e verso i porti dell'UE. Lo studio comprende l'analisi del traffico nei porti marittimi, nei porti interni e nei terminali strada-rotaia e delinea alcune differenze tra gli Stati membri e tra le regioni. Infine fornisce informazioni utili sulle sfide che i porti dell'UE stanno attualmente affrontando per quanto riguarda il traffico, la congestione e l'accessibilità.

Le caratteristiche dei porti e delle infrastrutture che collegano i porti all'entroterra, il tipo di merci movimentate e le dimensioni dei bacini di utenza portuali sono altrettanti fattori che incidono significativamente sulla scelta del modo e sulle potenzialità di trasferimento modale.

L'Unione europea è fortemente dipendente dai porti marittimi per gli scambi commerciali con il resto del mondo e nel suo mercato interno: il 74% delle merci scambiate (importate ed esportate) con il resto del mondo e circa il 37% degli scambi tra gli Stati membri dell'UE transitano attraverso i porti marittimi. I porti garantiscono la continuità territoriale dell'UE, sostenendo il traffico marittimo regionale e locale per collegare le zone periferiche e insulari. Costituiscono i nodi a partire dai quali è possibile organizzare i flussi logistici multimodali della rete transeuropea, utilizzando il trasporto marittimo a corto raggio, la ferrovia e le vie navigabili interne per ridurre al minimo la congestione stradale e il consumo di energia.

Il traffico marittimo dei porti dell'UE movimentata oltre 3 miliardi di tonnellate all'anno.

Il Libro bianco sui trasporti del 2011 afferma che occorre un numero maggiore di punti di ingresso efficienti sui mercati europei, per evitare inutili flussi di traffico attraverso l'Europa. I porti marittimi rivestono un ruolo importante come centri logistici, ma richiedono connessioni efficienti con l'entroterra. Il loro sviluppo è fondamentale per gestire i volumi di merci in aumento mediante il trasporto marittimo a corto raggio sia all'interno dell'Unione europea che con il resto del mondo. Le vie navigabili interne, le cui potenzialità non sono ancora valorizzate, hanno un ruolo sempre più importante da svolgere per il trasporto delle merci nell'entroterra e come collegamenti con i mari europei. In termini di flussi di merci nel sistema portuale europeo, si possono distinguere cinque mercati principali: il mercato dei container, il mercato ro-ro, il mercato delle merci varie convenzionali, il mercato delle rinfuse liquide e il mercato delle rinfuse solide. Ogni mercato ha le sue dinamiche: l'instradamento dei diversi tipi di trasporto marittimo attraverso i porti europei per l'entroterra è guidato da interazioni complesse tra un ampio insieme di fattori e attori. Tuttavia, tutti i porti e tutti i tipi di commercio hanno due fattori comuni sottostanti che influenzano il percorso verso l'entroterra: la connettività del porto con l'entroterra e il livello di rendimento del porto stesso.

La leggibilità dei dati relativi al traffico portuale è complicata da due aspetti intrinsecamente interconnessi: il trasbordo e il trasporto marittimo a corto raggio.

Per "trasporto marittimo a corto raggio" (short sea shipping, SSS) si intende il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa. Il concetto di trasporto marittimo a corto raggio si estende anche ai trasporti marittimi fra gli Stati membri dell'Unione e la Norvegia e l'Islanda e altri Stati del Mar Baltico, il Mar Nero e il Mediterraneo. (CE, 1999).

Nel caso dei container, la quota di SSS è importante perché:

- il trasporto marittimo a corto raggio (che rappresenta circa il 60% del traffico dei porti dell'UE) è destinato a (o generato da) l'entroterra diretto di un porto; i porti devono quindi essere in grado di gestire il traffico corrispondente e far arrivare i container a destinazione finale. Questa quota comprende i flussi scambiati con destinazioni vicine, come si desume dalla definizione di SSS dell'UE, nonché i flussi generati da operazioni di trasbordo;
- la quota di trasporto marittimo d'altura deve essere ulteriormente analizzata, poiché può essere suddivisa tra: (i) il traffico che fa scalo in un porto per essere trasbordato e (ii) il traffico che fa scalo in un porto per essere instradato per vie interne alla sua destinazione finale. Per questa ragione è essenziale tenere conto della quota di trasbordo.

Al contrario, il trasporto ro-ro è essenzialmente un trasporto co-modale che coinvolge un tratto interno su strada e un trasporto marittimo che, con qualche eccezione, è effettuato su tratte brevi (e viene quindi annoverato nel corto raggio).

Il grado di utilizzo del trasporto ferroviario e delle vie d'acqua per il trasporto di merci da parte dei diversi paesi dell'UE è estremamente diversificato. Le ragioni sono, tra l'altro di ordine:

(i) geografico (i paesi insulari in genere utilizzano meno la ferrovia; le regioni prive di sbocco sul mare situate al centro dell'Europa, che sono utilizzate come paesi di transito verso i maggiori porti, utilizzano la ferrovia in misura maggiore);

(ii) economico-politico (i paesi il cui sviluppo ha coinvolto le industrie pesanti in genere utilizzano maggiormente la ferrovia; i paesi baltici e scandinavi presentano una quota maggiore di trasporto ferroviario);

(iii) ambientale (i paesi con una politica ambientale a lungo termine in genere utilizzano la ferrovia in misura maggiore). Mentre, per ragioni di sostenibilità, un trasferimento modale verso la rotaia è considerato vantaggioso, è forse per motivi economici e politici (cfr. punto (ii) sopra) che alcuni paesi hanno invece assistito a trasferimenti notevoli di trasporto merci dalla rotaia alla strada. Nel periodo dal 2000 al 2010 in otto Stati membri dell'UE la rotaia ha visto aumentare la sua quota modale; tuttavia, in molti altri Stati membri vi è stato un trasferimento modale consistente verso la strada.

I rendimenti individuali dei porti evidenziano che:

- la strada è la modalità più diffusa di trasporto per collegare i porti dell'UE con le destinazioni interne. L'elevata quota di traffico marittimo a corto raggio, che ha generalmente un entroterra più piccolo, può in parte spiegare questo, ma la strada viene scelta principalmente in virtù di una maggiore flessibilità e affidabilità, unitamente a un più facile accesso a tutte le destinazioni interne.
- Le vie navigabili interne (inland waterways, IWW) sono ampiamente utilizzate dai porti, ovunque la disponibilità e gli standard delle infrastrutture siano idonei al trasporto di grandi volumi di merci. È il caso dei porti situati sul delta del Reno-Schelda (Anversa, Rotterdam e Amsterdam), per i quali la quota modale di IWW è costantemente superiore al 30%. Altri esempi includono il porto rumeno di Costanza, i porti francesi di Le Havre e di Marsiglia, e, in misura minore, i porti tedeschi di Brema e Amburgo.
- Molti porti presentano già elevate quote di trasporto ferroviario. Quote modali particolarmente elevate si trovano nei porti baltici di Tallin e Riga (anche se con un

traffico ridotto, in termini assoluti), caratterizzate da una maggioranza di flussi di transito di merci alla rinfusa. Esaminando i porti che movimentano i maggiori flussi in termini assoluti, la migliore casistica si trova in Germania (Brema e Amburgo, che possono gestire fino a 250 treni al giorno), nel delta del Reno-Schelda (Rotterdam, Anversa e Zeebrugge), e in altri porti che gestiscono un numero complessivo notevolmente più basso di treni (Capodistria in Slovenia, Danzica e Gdynia in Polonia, Trieste e La Spezia in Italia, Felixstowe e Southampton nel Regno Unito).

In sintesi, i porti presi in esame nel presente studio presentano, in molti casi, livelli soddisfacenti di quota modale per quanto concerne il trasporto ferroviario e le vie navigabili interne.