



Presentazione

Associazione Arco Latino

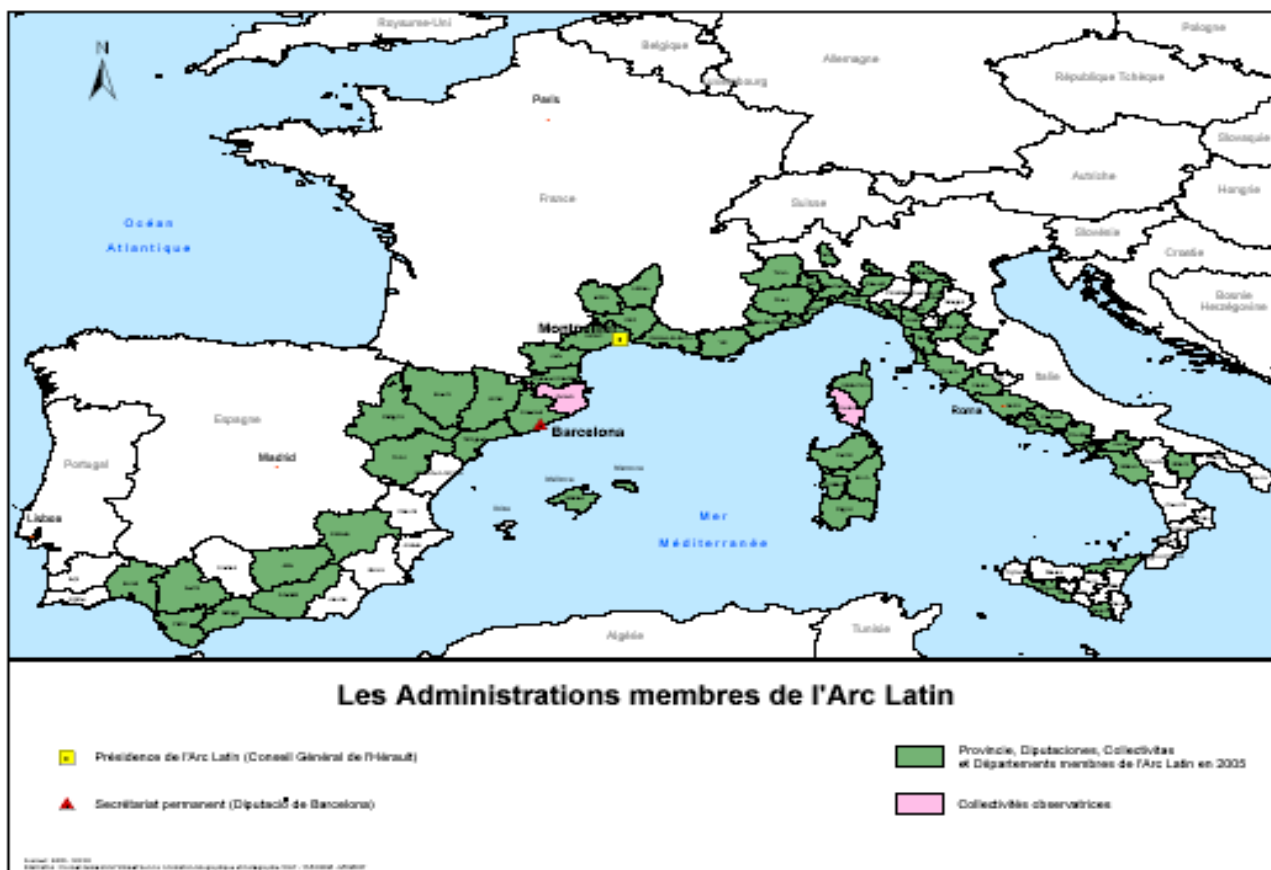
Cos'è

È un euro-territorio del Sud d'Europa localizzato nell'area che comprende i litorali mediterranei dell'Italia, della Francia, della Spagna e del Portogallo, nonché le zone interne adiacenti. Questo territorio è delineato, nell'ambito degli orientamenti stabiliti dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE), come "zona dinamica di integrazione nell'economia mondiale" ed ha, inoltre, una corrispondenza specifica con il Programma Comunitario Interreg III B "Mediterraneo Occidentale". È un'area contrassegnata da caratteristiche comuni di carattere culturale, storico, socioeconomico, geo-climatico ed ambientale, che gli conferiscono una specificità ed una identità di rilievo nel contesto europeo. È anche un'associazione di amministrazioni locali di secondo livello (NUTS III) del Mediterraneo occidentale (Diputaciones spagnole, Province italiane, Départements francesi e la Região de Turismo dell'Algarve portoghese). In totale raggruppa 60 membri e 6 osservatori. In particolare ne fanno parte 36 Province italiane, 13 spagnole, 10 francesi e 1 portoghese. L'Associazione, che si pone come vera e propria "comunità di lavoro", è finalizzata principalmente alla creazione di un progetto comune di sviluppo e di pianificazione delle aree in essa presenti, nonché alla creazione di un sistema di dialogo permanente con le istituzioni regionali, nazionali e comunitarie su tutto ciò che attiene la definizione delle politiche di queste ultime aventi riflessi sull'area Arco Latino.

I suoi obiettivi

Gli obiettivi principali che Arco Latino si pone sono:

- ❖ Definire una strategia integrata di sviluppo e di organizzazione dello spazio Arco Latino, coinvolgendo e mobilitando gli attori socioeconomici, in una prospettiva bottom-up;
- ❖ Stabilire una concertazione periodica, dinamica e flessibile, incentrata sugli ambiti più significativi dello sviluppo del territorio;
- ❖ Realizzare progetti ed iniziative comuni;
- ❖ Difendere gli interessi e le necessità di questi territori di fronte alle istituzioni comunitarie e nazionali;
- ❖ Aprire uno spazio di cooperazione con i paesi del Sud del Mediterraneo.





Associazione Arco Latino

PUBLIC CONSULTATION TREN-TENT EXTENSION

STAKEHOLDERS COMMENTS DOCUMENTO DI LAVORO ASSOCIAZIONE ARCO LATINO

La Commissione Europea ha indetto una Consultazione Pubblica sul tema dell'estensione delle reti TREN e TENT verso i paesi confinanti

Tale consultazione affronta tre grandi questioni, ognuna discussa sotto diversi punti di vista. Le tre principali domande che la Commissione vuole porre ai portatori di interesse sono così presentate :

- a) Quali sono gli assi principali ? (*Which are the major axes ?*)
- b) Quali investimenti e quali modalità ? (*Which investments and how ?*)
- c) Come assicurare la migliore utilizzabilità degli assi ? (*How to ensure seamless and efficient use of axes ?*)

Il seguente documento intende fornire alcuni spunti di discussione per predisporre una posizione unitaria dell'Associazione Arco Latino da presentare alla Commissione Europea.

Le argomentazioni discusse sono raggruppate in un unico paragrafo che affronta principalmente le domande sopra elencate e fornisce alcuni elementi di risposta anche per le ulteriori questioni.



Associazione Arco Latino

Uno scenario di Europa aperta al Mediterraneo e ai Paesi del Nord Africa *(per una proposta e per una strategia)*

Anche per la presenza e per effetto del Canale di Suez, (ri)attivo di nuovo ormai da trent'anni, che accoglie pure superpetroliere e navi porta-containers giganti (solo nel novembre 2004 sono transitate per il canale 32 superpetroliere di oltre 200 mila tons, tra cui una di 301.542 tons. d.w. sulla rotta USA - Arabia Saudita, e 138 navi porta-containers di oltre 70 mila tons lorde, tra cui una di 82.520 tons lorde sulla rotta dalla Malaysia all'Italia), **il Mediterraneo ha riacquisito una sua centralità tra continenti**, ben riconosciuta, tra l'altro, dalle strategie dell'Unione Europea nei prospettati "corridoi" di traffico in direzione Sud-Nord ed, in particolare, per quanto qui ci riguarda, dalle "autostrade del mare". Emerge così, anche se con modalità nuove, quella che il CNEL (Consiglio Nazionale Italiano dell'Economia e del Lavoro) ha definito l'"**opzione mediterranea**", in accordo all'ipotesi storica di Braudel sul bacino del Mediterraneo, inteso come spazio di comunicazione. Il Mediterraneo "*si configura come una vera e propria opzione strategica di fondo la quale presuppone una profonda riorganizzazione dei sistemi portuali e dei servizi al trasporto marittimo, e di conseguenza un imponente investimento sull'insieme delle reti di trasporto*".

Gli orientamenti concernenti la realizzazione di una rete transeuropea dei trasporti (orientamenti TEN-T, COMMISSIONE EUROPEA 1995) hanno previsto lo sviluppo di una rete tran-seuropea dei trasporti da effettuarsi per fasi entro il 2010, con l'obiettivo di integrare le infrastrutture del trasporto terrestre, marittimo e aereo. La decisione 1692/96/CE del Parlamento Europeo si riferisce in particolare ai "*progetti di interesse comune, la cui realizzazione deve contribuire allo sviluppo della rete su scala comunitaria*" (art. 1, par. 1) e gli orientamenti TEN-T costituiscono un quadro generale di riferimento per l'assegnazione di sovvenzioni UE in materia di sviluppo delle infrastrutture logistiche e dei trasporti. Lo SSSE enfatizza l'importanza delle reti TEN-T per l'Unione europea nel quadro di "*... un funzionamento senza ostacoli del mercato interno ed il rafforzamento della coesione economica e sociale ...*". Inoltre per le zone soggette ad un traffico internazionale stradale intenso, "*l'alta velocità può rappresentare un incentivo per il trasferimento dei trasporti su rotaia e contribuire in tal modo alla riduzione del traffico su strada e dunque al miglioramento delle condizioni ambientali*". Infine lo sviluppo di infrastrutture di trasporto nell'Unione Europea è considerato strategico in termini funzionali, per sviluppare cioè efficienti catene di trasporto per le imprese e i consumatori.

Per dare un impulso ancor più deciso al processo di aggiornamento delle linee guida per lo sviluppo delle reti di trasporto la Commissione ha istituito un Gruppo di alto livello, presieduto da Karel Van Miert. Al Gruppo è stato affidato il mandato di identificare, entro l'estate 2003, i progetti prioritari e le tematiche orizzontali di importanza fondamentale per la rete transeuropea di trasporto fino al 2020, sulla base delle proposte degli Stati membri e dei Paesi in via d'adesione. Il Gruppo ha redatto un rapporto, detto "Van Miert", presentato il 27 giugno 2003, nel quale ha formulato una serie di raccomandazioni rivolte a dare un impulso operativo al sistema di progetti relativi al TEN-T. Tra i progetti prioritari, individuati dal Gruppo Van Miert, rientrano le autostrade del mare, in particolare per quel che interessa l'arco latino l'autostrada del mare d'Europa del sud-ovest (Mediterraneo occidentale – collegamento tra Spagna, Francia, Italia, Malta e collegamento del mare dell'Europa del sud-est).



Associazione Arco Latino

Dal punto di vista dello spazio territoriale Arco Latino (ed in particolare del Mediterraneo Occidentale, tra Italia Meridionale e Insulare e Spagna affacciata all'Atlantico, oltre Gibilterra), il principale asse di connessione con i Paesi esterni all'Unione (in questo con i Paesi del Maghreb, eventualmente anche con la Libia se non, per ragioni di più compiuta funzionalità, con lo stesso Egitto e il Canale di Suez) è rappresentato dalle **“autostrade del mare”**.

Which are the major axes?

Le autostrade del mare sono sicuramente una potenzialità. Bisogna farne diventare con progetti e investimenti, in tempi relativamente rapidi, una concretezza, una realtà. Il cabotaggio italiano, nel sistema internazionale in formazione, ha già attiva la linea Genova-Barcellona, che “storna” dalla ultra-trafficata linea costiera mediterranea, già cospicue quote di traffico (è stato citato un 10 per cento). Basti pensare a che cosa significa, ad esempio, una linea Stoccarda-Sempione-Genova-Tunisi. In pratica si tratta di collegare funzionalmente le autostrade propriamente dette con linee regolari e frequenti di navi Ro-Ro in un'unica rete¹. (da Società Geografica Italiana “Rapporto annuale 2004 – Trasporti in Italia : oggi e domani”, Roma - aprile 2004)

Il Mediterraneo è **su uno dei principali flussi di traffico mondiali dal Far East all'Europa** e i due più importanti operatori del mondo nel campo dei containers (Hutchinson Wampoa Limited HWL di Hong Kong e Singapore Port Authority SPA) hanno sia sul versante Sud dell'Unione Europea come sul versante Nord una importante costellazione di terminal containers. Questa condizione e questa prospettiva ha fin qui posto soprattutto l'accento sugli assi di penetrazione tra il versante Sud e il versante Nord dell'Europa (come, in particolare, il corridoio tra l'arco portuale ligure, con al centro Genova, e Rotterdam, con i contigui porti del “Northern Range”, naturalmente al servizio di tutte le aree forti che gli assi attraversano : dalla macroregione padana all'asse renano, alla Ruhr ed allo spazio belga-olandese affacciato sul Mare del Nord). E poi, l'allargamento dell'Unione ad Est (verso Paesi che gli operatori economici, come quelli bancari italiani entrati in essi in massa, chiamano “Nuova Europa”) ha messo in primo piano i rapporti, con comunicazioni orizzontali o trasversali, verso questi Paesi anche oltre i “confini” dell'Unione (significativa in materia è l'attenzione sul mitico corridoio numero 5 Lisbona-Kiev).

HWL, un gruppo conglomerato, è il principale operatore portuale del mondo con interessi in 18 Paesi. Opera con 214 moli in 36 porti e nel 2003 ha movimentato 41.5 milioni di TEU. Dal canto suo, PSA opera con un network di 17 porti (in Italia a Genova, con VTE Voltri Terminal Europe, e a Venezia) in 11 Paesi e nel 2003 ha movimentato più di 28 milioni di TEU.

Se Genova è il maggiore porto italiano, Marsiglia il maggiore scalo del Mediterraneo e Rotterdam il maggiore scalo d'Europa, il primato mondiale si gioca oggi nel Far East, tra Singapore e i porti della Cina, in particolare Hong Kong e Shanghai.

¹ Ro-Ro : dizione abbreviata per roll on- roll off. Sistema di caricamento di una nave nel quale i mezzi stradali, con il relativo carico, salgono e scendono dalla nave traghetto, senza quindi impegnare nel trasbordo nessun altro mezzo di movimentazione, quali le tradizionali gru di banchina



Associazione Arco Latino

Circa i **volumi di traffico** marittimo realizzati a livello mondiale abbiamo sviluppato alcuni accenni nell'appendice 1 sui traffici portuali, che illustrano la ritrovata centralità del Mediterraneo grazie al canale di Suez, sul quale transita larga parte dei flussi generata dagli sviluppi nel Far East (ma partendo dall'India per arrivare alla Cina, al Giappone, Taiwan, Singapore...) e che si dirige verso l'Europa (anche quella settentrionale particolarmente se si ipotizza, come fa lo stesso sistema dei corridoi europei, il "land bridge" tra Genova e Rotterdam-Anversa).

Qui di seguito proponiamo due serie di dati significative :

- i volumi di traffico mondiale e per alcune aree mondiali tra il 1970 e il 2003 (fonte UNCTAD United Nations Conference on Trade and Development "Review of Maritime Transport 2004". New York and Geneva 2004)
- i volumi di traffico del canale di Suez nel 2003 e nel 2004 (fonte : Suez Canal Authority, 2005)

Merchi imbarcate (in milioni di tons)

Anno	1970	2003
totale mondo	2.503,8	6.168,0
tra cui :		
Europa	355,7	1.201,9
Nord America	314,0	517,9
Giappone	41,9	162,5
Paesi socialisti dell'Asia	13,4	347,2
Paesi in sviluppo dell'Asia	805,6	1.784,2

Da rilevare i notevoli sviluppi realizzati in Asia e in Europa, vale a dire due delle "regioni" mondiali direttamente interessate dai traffici marittimi mediterranei. Per quanto riguarda i *traffici attraverso il canale di Suez* tra il 2003 e il 2004 :

- i traffici verso Nord (northbound) sono passati da 256,2 a 309,4 milioni di tons (+ 20,7 %), tra i quali spiccano i traffici di greggio e prodotti petroliferi (da 52,2 a 66,3 milioni di tons, + 26,8 %), di carbone e coke (da 49,7 a 64,0 milioni di tons, + 28,7 %), di minerali (da 18,9 a 21,0 milioni di tons + 11,1 %)
- i traffici verso Sud (southbound) sono passati da 201,6 a 211,5 milioni di tons (+ 4,9 %). Su questi totali dominano i traffici container, che sono passati da 95,7 a 108,3 milioni di tons (+ 13,1 %).

L'origine dei traffici verso Nord è prevalentemente dal Sud Asiatico e dal Far East (45,8 % del totale) e dal Golfo Arabico (22,3 %), mentre la destinazione dei traffici verso Nord riguarda prevalentemente il Nord, l'Ovest dell'Europa e il Regno Unito (47,0 % del totale). L'origine dei traffici verso Sud riguarda prevalentemente Nord, Ovest e Regno Unito (29,6 % del totale) e il Nord del Mediterraneo (21,9 %). Le destinazioni dei traffici verso Sud riguardano particolarmente il Sud Est Asiatico e il Far East (48,3 % del totale) e il Mar Rosso (23,1 %).

Le province e le regioni dell'arco latino hanno però un forte interesse a guardare allo spazio mediterraneo non solo per "catturare" traffici (pure con porti transhipment, quale è, in Italia, Gioia Tauro) e per realizzare connesse attività di movimentazione-trattamento delle merci (in particolare con piattaforme logistiche,

Which investment and how?



interporti, ecc.), ma anche per una serie di azioni concertate, che riguardino, ad esempio :

- la **razionalizzazione-distribuzione dei traffici interni** (del Mediterraneo), che sono supportati dalle autostrade del mare, nel quadro dei movimenti di cabotaggio (è uno dei principali temi da evidenziare e approfondire), anche nel rispetto di una politica sostenibile dei trasporti che tenda a spostare dalla strada verso le altre modalità parte dei flussi di traffico

La maggiore posta dell'Arco latino è la continuità delle relazioni marittime ma anche ferroviarie che permettono di assorbire l'aumento dei flussi di merci in particolare al livello del "collo di bottiglia" di Ventimiglia. La modernizzazione e il raddoppio della linea ferroviaria Barcellona – Genova passando da Marsiglia e Tolone è una necessità assoluta che deve inserirsi nella creazione di una **Linea Alta Velocità Barcellona – Nizza** permettendo un vero servizio dell'Arco latino dall'Est verso Ovest e verso Nord.

L'asse trasversale Est-Ovest della pianura padana interconnesso alle aree metropolitane di Torino, Milano e del Veneto è fra i più congestionati in Europa; presenta la maggior criticità per carenza di strutture logistiche, per i bassi livelli di affidabilità ferroviaria, stradale e autostradale, per l'elevata incidentalità e per gli impatti sull'ambiente e sui consumi energetici. Il potenziamento delle strutture necessarie per il trasporto fluviale delle merci lungo il Po insieme alla **completa navigabilità del fiume Po** vorrebbe pertanto affermare una vera e propria continuità logistica del trasporto delle merci che vedrebbe nei porti lungo il fiume Po (esistenti e di futura realizzazione) i nodi nei quali effettuare i punti di interscambio delle merci con il nord Europa per poi raggiungere la vera e propria Autostrada del Mare. Il bacino del fiume Po è il bacino idrografico più grande d'Italia. La sua superficie si estende per oltre 71.000 chilometri quadrati, un quarto dell'intero territorio nazionale, interessando 3.200 comuni, sei regioni: Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Liguria, Emilia-Romagna, e la Provincia Autonoma di Trento ed è possibile renderlo navigabile da Casale Monferrato fino al mare Adriatico.

I Paesi dell'Unione Europea, che hanno sviluppato la navigazione fluviale, sono partiti da un assunto di base molto semplice: "tutte le merci che possono spostarsi sull'acqua, devono navigare sull'acqua, tutte le merci che non possono spostarsi sull'acqua devono spostarsi sulla ferrovia, tutte le altre merci possono muoversi su gomma". Questo indirizzo consentirà il rilancio delle modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente e più convenienti sulle medie e lunghe distanze.

In Italia il 67% del volume di trasporto si concentra in quattro regioni: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Proprio per questo è indispensabile riportare il centro dell'attenzione sul bacino del Mediterraneo e sui paesi del Nord Africa attraverso un potenziamento del corridoio di traffico Nord – Sud in particolare attraverso l'Autostrada del Mare.

L'asse trasversale Est-Ovest della pianura padana interconnesso alle aree metropolitane di Torino, Milano e del Veneto è fra i più congestionati in Europa; il trasporto fluviale (che in Italia raggiungeva le 3 milioni di tonnellate di merci l'anno nel 1960) ora supera di poco il milione



(concentrato solo sul Po, nel tratto tra il porto di Marghera e il porto di Cremona, che risulta essere il porto più ad Ovest del mar Adriatico) contro una potenzialità che potrebbe avvicinarsi a 16 milioni di tonnellate l'anno. Se si valuta che una chiatte di modeste dimensioni (ad esempio un convoglio di n. 2 chiatte lungo 100m) può trasportare tanto quanto un convoglio di 80 carri ferroviari lunghi 1 Km e tanto quanto una colonna di 88 camion lunga 2,8 Km. Risulta evidente come l'idrovia sul Po potrebbe ridurre il traffico Est-Ovest di oltre 5.000 TIR al giorno.

- Una **politica dei nodi** (del Mediterraneo), che rappresentano il vero elemento di valorizzazione delle reti; in particolare di quelle che meno infrastrutturate (quali le autostrade del mare e le avioinee) ma di nodi ad elevata efficienza organizzativa, economica, amministrativa; le principali **aree particolarmente interessate** dai disegni delle autostrade del mare :
 - in Italia : il sistema dei porti liguri
 - in Francia : Marsiglia e l'agglomerazione metropolitana di Tolone che vuole diventare un nodo multimodale che permette un cabotaggio ambizioso nel senso dell'esempio della linea Tolone – Roma.
 - in Spagna : l'arco portuale mediterraneo (centrato sui porti di Barcellona e di Valencia), ma anche i porti oltre Gibilterra sull'Atlantico o aperti all'Atlantico (Bahia de Algeciras, Huelva...)

Non sono in gioco le sole aree strettamente portuali (pure con i programmi di sviluppo nelle aree direttamente portuali di movimentazione delle merci, come a Genova, a Marsiglia, a Barcellona...), ma anche le **aree retroportuali**, che in Spagna si spingono fino a Zaragoza e a Tolosa (da parte del porto di Barcellona) e a Madrid (da parte del porto di Valencia), mentre in Italia occorre tenere conto, con riferimento a Genova-Voltri, dell'asse piemontese della logistica Alessandria (Valle Scrivia in primis, ma non solo visto che tutto il Basso Piemonte è “piattaforma di relazioni e di scambi”) – Novara – Sempione, ma anche della direttrice verso l'area metropolitana milanese (compresa l'area di Malpensa Cargo City e tutto il sistema di interporti della Lombardia e verso l'asse padano Piacenza – Reggio - Via Emilia e la via fluviale del fiume Po (di particolare rilievo per il Basso Piemonte e l'arco Ligure è il nodo di Piacenza). Per il caso di Genova e della sua “retroportualità”, si vedano, più avanti, informazioni di dettaglio nell'appendice 2 dedicata al porto di Genova.

Non andrebbe trascurata la rete degli aeroporti minori che può garantire un elevato contributo alla mobilità delle persone ed alla accessibilità dei territori; si ricordano una serie di **aeroporti periferici** in sviluppo o già attivi, quali, ad esempio, tanto per interessare i nostri tre Paesi, gli scali aerei di Huelva (Spagna del Sud), di Hyères (in prossimità di Tolone) e di Villanova d'Albenga (in provincia di Savona e non lontano dal confine con la provincia di Imperia) nonché gli aeroporti sulle isole del Mediterraneo che possono produrre elevati benefici in termini di riduzione della congestione; nell'appendice 3 si riporta una gerarchia urbana a scala europea, elaborata dalla DATAR di Parigi, nella quale si evidenzia la collocazione delle città mediterranee europee rispetto al complesso delle città europee ed il loro ruolo.

Una politica sui nodi costituisce un potente strumento di coinvolgimento di risorse finanziarie private in quanto è portatrice di iniziative di sviluppo locale e



Associazione Arco Latino

riesce a stimolare la partecipazione di investitori istituzionali ed investitori privati di settori economici anche non direttamente coinvolti nell'attività di trasporto quali imprenditori immobiliari, finanziari, commerciali e di servizi in genere.

Il programma Marco Polo portato avanti dalla Unione Europea per favorire il trasferimento modale delle merci da strada verso altri modi di trasporto dovrebbe focalizzare maggiormente la sua attenzione sui nodi di interscambio favorendo, con adeguata incentivazione, l'operatività dello scambio modale ed il coinvolgimento di grandi ma anche di piccoli e piccolissimi operatori nell'integrazione fra i vari modi di trasporto.

- Un compiuto piano di copertura totale (in chiave di **“continuità territoriale”**) dei collegamenti delle persone residenti di tutte le isole del Mediterraneo con la “terraferma” (o con il continente) ma anche per la mobilità, turistica e non solo, verso le isole da parte delle aree continentali (**una rafforzata accessibilità alle isole per traffico persone, ma anche traffico merci**).

La valorizzazione turistica del Mediterraneo si basa sulla presenza delle tracce profonde di un patrimonio culturale dell'umanità estremamente ricco e articolato, che continua a vivere nella varietà delle sue manifestazioni artistiche. Nel bacino del Mediterraneo si svolge circa un terzo del traffico turistico mondiale, con una crescita media annua che prima dell'attentato dell'11 settembre 2001 veniva stimata intorno al 2,2% (Organizzazione Mondiale del Turismo). A tal proposito è stato siglato nel 2004 il programma "Rete portuale turistica" per il completamento e l'ammodernamento di porti turistici nel mezzogiorno, che potrebbe essere esteso al resto dei territori facenti parte dell'arco latino. Diventa fondamentale anche il ruolo di aeroporti spokes lungo tutto l'arco latino, per evitare la marginalizzazione delle isole e per dare un ulteriore input al traffico passeggeri e merci (soprattutto per quel che concerne le merci ad alto valore aggiunto e facilmente deteriorabili).

- Lo **sviluppo delle relazioni** (oltre a quelle già in atto) **con la riva sud del mediterraneo** (i Paesi del versante africano del Mediterraneo), in particolare del Maghreb (Marocco, Algeria e Tunisia), con investimenti legati ai traffici (ad esempio, una piattaforma logistica intermodale indicativamente localizzata sul versante atlantico del Marocco e con funzioni di transhipment per flussi in arrivo dalle Americhe come dall'Asia), allo sviluppo economico più in generale, compreso lo sviluppo turistico. E questo si colloca nel contesto dei disegni della Commissione dell'Unione-Directorate general for Energy and Transport “TEN Transport Policy and projects in the future” (gennaio 2005), tra i quali quelli, ritenuti importanti, di “good links” tra l'Europa (quella “allargata”) e i Paesi vicini (da ritenersi, si ritiene, anche sull'altra sponda del Mediterraneo). Questo è un altro particolare punto da approfondire in termini di geografia economica, di piani di sviluppo dei Paesi del Maghreb, di strutture di governo nazionali e locali, di agenzie di sviluppo, di centri di ricerca e sviluppo tecnologico :

- **il rafforzamento di relazioni natura politico-economica.** Il Mediterraneo svolge oggi un ruolo importante nel dialogo internazionale, fungendo da

How to ensure seamless and efficient use of the axes?



Associazione Arco Latino

ponte di collegamento tra diverse culture e civiltà. Negli ultimi anni, in modo particolare, sembra essersi andato diffondendo tra le regioni costiere uno spirito di maggiore cooperazione che non esisteva in passato (Conti, Segre, 1998) anche se permangono, soprattutto nella sua parte più orientale, forti elementi di frattura e divisione ancora in ricerca di nuovi equilibri.

- **la valorizzazione della differenziazione sociale e produttiva**, che caratterizza il Mediterraneo, con un arco delle regioni del Nord estremamente sviluppato e, per molti versi, base per uno sviluppo dello spazio europeo maggiormente bilanciato e policentrico, e un arco del Sud con forti potenzialità demografiche del tutto complementari al versante settentrionale.

Lo sviluppo economico nelle aree del Maghreb, aree di arrivo o di transito di flussi migratori verso i Paesi europei, potrà concorrere a “regolare” questi flussi (più che fermarli) con occasioni di lavoro nelle aree di partenza e, più in generale, a costruire, anche in questo spazio del mondo (per usare termini di Filippo Andreatta “Alla ricerca dell’ordine mondiale”, Il Mulino 2004) “un ambiente internazionale stabile e prevedibile”.

Quanto sopra (ci riferiamo alla serie di prospettate azioni concertate) fermandoci al Mediterraneo Occidentale e Centrale e coinvolgendo comunque il Paese-isola “nuovo entrante”, che è Malta, pure senza chiamare in gioco, almeno per ora, la Grecia e l’altro Stato-isola anch’esso “nuovo entrante”, che è Cipro.

Per quel che concerne Malta si parla della sua inclusione lungo le rotte dell’autostrada del mare del Mediterraneo occidentale, una delle quattro autostrade del mare identificate dall’UE per le acque della comunità europea. La seconda proposta riguarda l’ammodernamento del bacino Grand Harbour del porto di Malta, con la costruzione di nuove banchine e l’acquisizione di attrezzature per la movimentazione delle merci. E’ prevista anche la realizzazione di un tunnel sotterraneo per il collegamento ferroviario con il Malta Freeport. La terza proposta prevede di insediare a Malta un centro per il controllo del traffico marittimo

Il possibile ingresso nell’Unione Europea, a medio termine, della Turchia “sposterà” comunque interessi e attenzioni anche verso il Mediterraneo Orientale.

L’apertura dell’arco latino al versante Sud del Mediterraneo, coinvolgente Spagna, Francia e Italia, è stata già oggetto di sollecitazioni in ricerche, tra le quali si cita qui il lavoro

“L’espace méditerranéen latin” condotto, sous la direction de Marie-Angels Roque (Editions de l’Aube, La Tour d’Aigues 2000), per la Chambre de Commerce Régionale de Commerce et d’Industrie Provence Alpes Cote d’Azur Corse, Région Provence Alpes Cote d’Azur, Institut Català de la Mediterrania d’Estudis i Cooperació (con la collaborazione anche della Fondazione Agnelli e anche con l’interesse del governo delle Baleari).

Il lavoro, che comprende anche “une proposition pour le futur” di **Jacques Delors** (“Lo spazio latino può essere un vettore di dinamismo e di coesione per tutto lo spazio euromediterraneo. Ancora, è necessario che le sue regioni sappiano tessere delle cooperazioni solide e concrete in campi diversi, come la gestione dell’acqua, la protezione dell’ambiente, i trasporti, l’informazione e la comunicazione, il



Associazione Arco Latino

turismo”), contiene molti interessanti e utili spunti di riflessione e di lavoro nelle prospettive di azione che si sono sopra indicate.

Riprendiamo allora dal testo in esame alcune affermazioni (anche qui, si afferma, nel contesto di un passaggio da una logica strettamente territoriale ad una logica di reti) :

- L’arco latino è la base territoriale della politica mediterranea dell’Europa. Non si tratta solo della facciata dell’Europa sul Mediterraneo. Ed è molto di più di una apertura sul Maghreb e il Medio Oriente. E’ un luogo di scambi tra l’Europa e il Mediterraneo.
- L’arco latino rappresenta così la dimensione mediterranea che è essenziale all’identità dell’Europa. Dalla coesione dell’arco latino dipende l’ancoraggio dell’Europa a Sud, la sua capacità di sviluppo di relazioni privilegiate con la riva Sud del Mediterraneo e l’equilibrio tra il Nord e il Sud dell’Europa.
- L’Unione Europea, dopo la caduta del muro di Berlino, si è volta verso l’Europa centrale e orientale. Lo spostamento del suo centro di gravità ha potuto tendere ad allontanare le attese dei Paesi del Sud. Un calendario è stato stabilito (il volume è uscito nel 2000, n.d.r.) per l’ammissione di Paesi dell’Est nell’Unione. Bisogna dunque, nello stesso tempo, avere per prospettiva uno sviluppo condiviso con i Paesi della riva Sud e Orientale del Mediterraneo (e si parla dello spazio mediterraneo e dei suoi “prolungamenti” verso l’Africa e la stessa America Latina)
- Lo studio “Cataluna 2010. Prospective mediterranee”, realizzato dall’Institut Català de la Mediterrania citato prima, comprende scenari che evidenziano la cooperazione mediterranea e le interdipendenze tra la Catalunya e il suo ambiente geostrategico immediato, iscritto nello spazio del Mediterraneo Occidentale e in particolare con il Maghreb.
- I rischi di una Europa chiusa con politiche parziali che non si integrano con la riva Sud del Mediterraneo.
- La sfida dei porti del Mediterraneo risiede nella loro capacità di cooperazione nei confronti di quelli del Nord Europa.



Associazione Arco Latino

CONCLUSIONI

L'apertura dell'Europa ai paesi confinanti deve avere nelle Sue priorità la **NUOVA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO**.

In questa ottica i principali assi di collegamento da sviluppare sono quelli a minore valenza infrastrutturale costituiti principalmente dalle “**autostrade del mare**” ma anche dalle “**aviolinee dello spazio aereo unico europeo**”.

Complementare a questa iniziativa deve essere un'azione rivolta allo sviluppo dei nodi della rete.

Una **politica dei nodi** di interscambio (porti, interporti, centri intermodali, aeroporti) deve essere oggetto di adeguati programmi di investimento al fine di favorire l'integrazione fra le reti, l'integrazione fra le reti ed il territorio, il completamento delle reti locali ad integrazione delle reti TEN;

Investire sui nodi di interscambio favorisce il coinvolgimento di risorse pubbliche e private interessando direttamente tutti gli operatori **dello** sviluppo locale.



Associazione Arco Latino

APPENDICE 1 UN RAPPORTO SUI TRAFFICI PORTUALI NEL 2004

I trasporti marittimi a livello mondiale

E' d'obbligo in un rapporto sui traffici portuali riferirci ad alcune tabelle della recente "Review of Maritime Transport 2004" delle Nazioni Unite (Unctad United Nation Conference on Trade and Development, New York and Geneva, 2004) diffusa di recente. Ci soffermiamo solamente su questi aspetti:

- i traffici marittimi mondiali
- la flotta marittima mondiale
- i maggiori containers operators del mondo
- i traffici containers dei singoli maggiori porti

Tra il 1970 e il 2003 i traffici marittimi mondiali (merci imbarcate) sono passati da 2.566 a 6.168 milioni di tons e negli ultimi cinque anni si sono registrati i maggiori incrementi nel 2000 (3,5 %) e nel 2003 (3,7 %). Nel 2003, a fronte di 6.168 milioni di tons di merci imbarcate, abbiamo avuto 6.460 milioni di tons di merci sbarcate. Sul totale delle merci imbarcate nel 2003, ha sempre un grosso peso il petrolio (1.686 milioni di tons di greggio e 517 milioni di tons di prodotti petroliferi).

Nel 2004 la flotta mondiale era composta da 29.791 navi, di cui 27.499 appartenenti ai 35 più importanti Paesi marittimi, con in testa, nell'ordine, Grecia (3.112 navi per un tonnellaggio di 157,3 milioni tons deadweight, Giappone (2.948 navi e 110,0 milioni di tons), Norvegia (1.653 navi e 51,7 milioni di tons), Germania (2.468 navi e 48,9 milioni di tons), Cina (2.415 navi e 47,4 milioni di tons), USA (1.540 navi e 45,8 milioni di tons). Seguono nell'ordine, Hong Kong, Corea, Singapore, Taiwan, Regno Unito, Russia, Danimarca, Italia (652 navi per 12,4 milioni di tons).

I Paesi che danno un maggiore contributo (in termini di valore) al traffico marittimo mondiale sono nell'ordine (e in percentuale sul totale mondiale) i seguenti :

USA	13,0
Germania	8,7
Giappone	5,5
Cina	5,5
Francia	5,0
Regno Unito	4,4
Italia	3,7
Paesi Bassi	3,6
Canada	3,3
Belgio	3,1
Seguono, nell'ordine, Hong Kong, Corea, Spagna, Messico, Taiwan, Singapore, Russia, Svizzera, Malaysia, Svezia, Austria, Thailandia, Australia, Brasile, Danimarca...	

Passiamo al campo dei containers, elencando, qui di seguito, i primi venti operatori del mondo nel 2003 :

	numero navi	capacità in TEU
A P Moller Group, DK	328	844.626
MSC , CH	217	516.876
Evergreen Group, Taiwan	152	442.310
P&O Nedlloyd. UK/NL	157	419.527
CMA-CGM Group, F	150	299.174
Hanjin/DSR Senator, Corea	76	290.174
COSCO, Cina	148	274.128
NOL/APL, Singapore	82	273.573



Associazione Arco Latino

NYK, JAP	91	233.934
MOL, JAP	72	222.533
CP Ships Group, Canada	85	201.706
K Line, JAP	63	186.017
OOCL, Hong Kong	55	185.502
Zim, Israele	79	174.480
Hapag Lloyd, D	41	154.850
Yang Ming, Taiwan	55	153.783
China Shipping, Cina	94	143.655
Hyundai, Corea	35	136.548
CSAV, Cile	55	123.378
PIL Group, Singapore	92	106.508

I 20 operatori appena elencati mettono insieme 2.127 navi per una capacità di 5.383.785 TEU, su un totale stimato, a livello mondiale, di 8.354.000 TEU.

E' il caso di sottolineare un importante aspetto, quello del ruolo dei traffici containerizzati nei Paesi del Sud e dell'Est Asiatico. Dodici Paesi coprono nel 2003 il 49,33 per cento dell'export mondiale (containerized export) e nel 2005 dovrebbero salire al 52.10 per cento. Tra i Paesi dell'area mondiale in esame sono in testa come movimenti (in numero di TEU) del 2003 ed attesi del 2005, i seguenti Paesi :

	2003	2005-03-02
Cina	13.398.646	18.621.399
Giappone	3.954.325	4.456.581
Corea	2.764.818	3.133.394
Taiwan	2.689.246	2.982.094
Indonesia	2.209.628	2.514.987
Seguono, nell'ordine, Thailandia, Malaysia, India, Singapore, Hong Kong, Filippine, VietNam ...		

E passiamo ai dati di traffico containers dei singoli porti. Unctad ci offre la seguente graduatoria dei primi venti container terminal del mondo secondo il traffico del 2003 in numero di TEU. Ecco anche questa "classifica" (che comprende anche un porto italiano, quale Gioia Tauro, tipicamente transshipment port) dei primi trenta container terminals del mondo (dati del 2002 e variazione % sul 2002)

	milioni TEU 2003	variazione % sul 2002
Hong Kong (China)	20,82	8,78
Singapore	18,41	8,68
Shanghai	11,70	29,06
Shenzhen	10,37	49,80
Busan (Corea del Sud)	8,81	9,74
Kaoshiungh (Taiwan)	7,10	3,77
Rotterdam	6,61	8,90
Los Angeles	6,61	8,18
Hamburg	6,14	14,34
Antwerp	5,44	13,81
Dubai	4,80	22,91
Port Klang	4,66	6,67
Long Beach	4,24	3,10
Quingdao	4,04	24,34
New York	4,04	7,73
Tanjung Pelepas	3,50	31,09
Tokyo	3,28	21,03
Bremerhaven	3,18	5,28
Laem Chabang	3,06	19,55
Gioia Tauro	3,06	- 6,71
Totale 20 porti	144,87	13,23

Fonte : Container Intelligence Monthly, Clarkson Research (London) , March 2004



Associazione Arco Latino

Ricordiamo che nel 2002 il traffico mondiale containers era stato pari a 266.3 milioni di TEU e che Singapore è salito a 21.300 mila TEU nel 2004 (+ 14,9 per cento sul 2003).

Ai dati di Unctad possiamo aggiungere queste nostre informazioni sui maggiori container operators del mondo. HWL, un gruppo conglomerato, è il principale operatore portuale del mondo con interessi in 18 Paesi. Opera con 214 moli in 36 porti e nel 2003 ha movimentato 41.5 milioni di TEU. Dal canto suo, PSA opera con un network di 17 porti (in Italia a Genova, con VTE Voltri Terminal Europe, e a Venezia) in 11 Paesi e nel 2003 ha movimentato più di 28 milioni di TEU.

I movimenti containers 2004 in alcuni porti europei

Con nostre rilevazioni dirette presso i singoli scali, aggiorniamo al 2004 le cifre dei traffici containers in alcuni porti europei. Abbiamo messo in ordine i dati di questi gruppi di porti :

- il range portuale che si affaccia sul Mare del Nord, nell'arco che va da Le Havre ad Amburgo, passando naturalmente per Rotterdam
- Londra e Felixstowe (nel Suffolk, a Nord Est di Londra, sul Mare del Nord), che addirittura si piazzerebbe al primo posto tra i porti containers europei (qui opera HWL)
- Marsiglia
- il grappolo di porti spagnoli (che stanno distanziando nettamente Genova)
- l'arco portuale ligure, con Genova ed alle ali, La Spezia e Savona)

Ed ecco i dati che abbiamo raccolto (cifre in migliaia di TEU e calcolo della variazione % 2003/2004):

	2003	2004	variaz. %
Rotterdam	7.100	8.200	+ 11
Amburgo		7.003	+ 14,1
Anversa		6.063	+ 11,4
La Havre		2.150	+ 12,8
Felixstowe		8.468	
Londra		2.100	+ 17,0
Sistema di Marsiglia	833	916	+ 10,0
Fos		593	
Marsiglia		323	
Barcelona	1.652	1.910	+ 16,0
Valencia	1.992	2.141	+ 7,47
Puerto Bahia de Algeciras	2.590	2.937	+ 13,39
Genova	1.605	1.628	+ 1,4
La Spezia		1.040	+ 3,4
Savona		80	+ 56,4

Fonte : nostra rilevazione diretta presso i singoli porti

I maggiori porti

Se Genova è il maggiore porto italiano, Marsiglia il maggiore scalo del Mediterraneo e Rotterdam il maggiore scalo d'Europa, il primato mondiale si gioca oggi nel Far East, tra Singapore e i porti della Cina, in particolare Hong Kong e Shanghai.

Quando il primato portuale mondiale di New York (prima ancora c'era Londra) venne soppiantato da Rotterdam, qualche decennio fa, da New York partì un telegramma di congratulazioni. Oggi (o ieri) con il primato conteso tra Singapore e Rotterdam si discute sui diversi sistemi di misurazione dei traffici. Una serie di "schede" sui maggiori porti di Wikipedia, per il porto di Singapore dice: "E' il porto più trafficato del mondo e si classifica secondo globalmente come centro per il transhipment del traffico containerizzato". Poi una scheda su Rotterdam dice che Rotterdam ha davanti solo Shanghai.

Ma vedremo subito, dopo alcuni cenni a Singapore, i traffici di alcuni dei maggiori scali europei, per soffermarci poi sui dati dei porti liguri.

Singapore

Nel 2004 il traffico di Singapore è salito a 393 milioni di tons, con un incremento del 13,1 per cento sul 2003, mentre è stato ancora più netto l'incremento del traffico containers, salito a 21,3 milioni di TEU (+ 15,9 per cento sul 2003).

E' illuminante per Singapore questa tabella fornitaci da MPA Maritime and Port Authority of Singapore:

Singapore's Shipping Tonnage, Container Throughput and Bunker Sales – 2000 to 2004

Year	Shipping Tonnage (million GT)	Container Throughput (million TEUs)	Bunker Volume (million Tonnes)
2000	910.2	17.09	18.65
2001	960.1	15.57	20.35
2002	971.7	16.94	20.10
2003	986.4	18.41	20.81
2004	1,042.4	21.33	23.57

Il tonnellaggio delle navi è andato oltre il miliardo di unità, mentre in cinque anni il numero di TEU movimentati è salito da 17,09 a 21,33 milioni di unità e i bunkeraggi da 18,65 a 23,57 milioni di tons. Quanto alle navi passate per il porto asiatico, siamo passati da 135.386 del 2003 a 133.185 del 2004.

Alcuni dati sui traffici dei porti del Mare del Nord

Cominciano dal porto di **Rotterdam**, per il quale, in loco, parlano di eccezionale sviluppo nel 2004, essendo andati oltre la barriera di 350 milioni di tons (+ 7 % sul 2003, oltre 24 milioni di tons in più), per l'esattezza a 352 milioni di tons. Il numero di TEU movimentati è salito da 7,1 milioni del 2003 a 8,2 milioni del 2004 (+ 8,2 %). E' sempre elevato il volume delle rinfuse liquide (161,8 milioni di tons, tra cui 193,1 milioni di tons di greggio), ma il general cargo (101,9 milioni di tons) ha un peso crescente (+ 14 % tra 2003 e 2004). C'è oggi un migliore bilanciamento tra i diversi tipi di merci. Si pensa che in due o tre anni le merci containerizzate supereranno i volumi di greggio.

Resta comunque sempre il fatto che il porto di Rotterdam, dotato di vastissimi spazi (dalla parte centrale a Hook Van Holland sul mare), è anche un importante porto industriale e quindi gli arrivi di materie prime (anche petrolifere) servono anche alle industrie (raffinazione e petrolchimica) dell'area.

Il porto di Rotterdam ha in corso notevoli programmi di sviluppo, tra i quali quello strategico chiamato "Vision 2020". Questa visione è basata su sei "concetti":



Associazione Arco Latino

- un porto multi-facce e comprensivo di altre funzioni e attività, naturalmente anche logistiche
- un porto "sostenibile" e innovativo, che offre spazi e facilities
- un porto bello (per la verità, i testi usano qui la parola "smart") e intelligenti e come spazio attrattivo
- *un porto sicuro e veloce*
- un porto attrattivo, anche sotto il profilo della ricreazione
- un porto pulito e ambientalmente all'altezza.

Da Rotterdam passiamo al vicino **porto di Anversa**, dove pure si parla di risultati record. Dal 2003 al 2004 si è passati, nel porto belga, a 152.326.565 tonnellate, circa 10 milioni di tons (+ 6,6 %) di più rispetto al 2003. Le chiatte hanno un forte peso nei traffici di Anversa da e verso l'hinterland : 81.9 milioni di tons e le principali destinazioni rimangono i Paesi Bassi (32,6 milioni di tons), il Belgio (23 milioni di tons) e la Germania (20,3 milioni di tons)

Anche il volume di containers mossi da Anversa è cresciuto notevolmente, fino a 6.063.746 TEU nel 2004 con merci per 68 milioni di tons (+ 11,3 % sul 2003). Anversa ha rafforzato pure il suo ruolo di porto dell'acciaio, con un volume di circa 10 milioni di tons. E sono passate per il porto di Anversa 895.098 auto. Il volume delle rinfuse liquide è rimasto stabile su 35,2 milioni di tons.

Per il porto di **Le Havre** si parla di buona progressione del traffico e di un nuovo record per i containers. Tra il 2003 e il 2004 il traffico complessivo è salito da 71,9 a 76,9 milioni di tons (+ 6,9 %). La crescita è particolarmente legata all'evoluzione favorevole del tonnellaggio di rinfuse liquide, salite a 47,9 milioni di tons (+ 7,35 %). Le rinfuse solide, in flessione, hanno rappresentato un traffico di 4,3 milioni di tons (metà costituite dal carbone). Le merci varie (general cargo) hanno raggiunto un nuovo record, 24,4 milioni di tons.

Le merci varie rappresentano oggi ormai il 31,3 per cento del traffico portuale havrais) e questo è imputabile largamente ai traffici containers : 21,6 milioni di tons (+ 12,8 per cento sul 2003) e 2,17 milioni di TEU. Il transhipment rappresenta un terzo del traffico containers del 2004. Viene sottolineata pure la buona progressione di traffico operata per via fluviale, che tratta ormai circa 7° mila TEU.

Diamo una rapida occhiata al porto di **Dunkerque**, prima di passare ad Amburgo. Dunkerque nel 2004 ha registrato un volume di traffico complessivo pari a 51.000 mila tons (incrementando nettamente, rispetto al 2003, le entrate, passate da 36.395 mila a 37.652 mila tons, e diminuendo leggermente le uscite, scese da 13.683 mila a 13.348 mila tons), Il numero di TEU movimentati è salito a 200 mila unità, contro 161 mila del 2003.

Ed eccoci al **porto di Amburgo**, dove pure si parla di risultati record, dovuti largamente al forte sviluppo dei mercati della Cina e del Far East e all'espansione dell'Unione Europea. E il titolo dell'annuncio dei risultati del 2004 recita testualmente : "ancora una volta nel 2004 il porto di Amburgo ha raggiunto risultati record con un traffico complessivo di 114,5 milioni di tons e di 7,0 milioni di TEU". E si sottolinea che se Anversa, Rotterdam e Brema hanno incrementato il loro traffico del 7,5 %, Amburgo è progredito del 7,7 %.

Il movimento di 7.003.479 TEU rappresenta una crescita del 14,1 per cento sul 2003. Da Amburgo ci giungono anche i dati di traffico degli altri scali della regione :

- Lubecca : 27,51 milioni di tons
- Brunsbuettel : 7,8 milioni di tons
- Cuxhaven : 1,1 milioni di tons

Tornando ad Amburgo, ricordiamo il grosso sforzo di investimenti, per aumentare la capacità di trattamento dei containers. 746 milioni di investimenti di qui al 2009



porteranno questa capacità a 18 milioni di TEU (per il 2017). Il Senato della Città Stato di Amburgo ha in effetti approvato un Port Development Plan (HEP) e varato uno Special Port Investment Programme. E si citano previsioni dell'Institut of Shipping Economics and Logistic in Bremen (del novembre scorso), secondo le quali il porto di Amburgo nel 2015 dovrebbe movimentare un movimento complessivo di merci di circa 222 milioni di tons e, per quanto riguarda il traffico containers, 18 milioni di TEU.

Londra e Felixstowe

Anche per il porto di **Londra** si parla di forti sviluppi e le cifre chiave del 2004 vengono evidenziate così :

- il movimento complessivo è salito a 53,3 milioni di tons (+ 4,4 % sul 2003)
- il traffico containers e quello unitizzato (trailer) è salito a 13,4 milioni di tons (+ 17 %)

Il porto di Londra comprende 70 operatori, terminalisti e che gestiscono le port facilities. Uno studio recente ha evidenziato che il porto di Londra genera 35 mila posti di lavoro per le economie di Londra e del South East. L'autorità portuale (PLA) gestisce 150 km (95 miglia) di Tamigi dalla foce fino a Teddington.

Il piano di sviluppo (2003-2007) del porto di Londra comporterà investimenti per 770 milioni di sterline. I principali investimenti sono i seguenti :

- the Stora Enso paper handling facility at Port of Tilbury
- two further gantry cranes at Tilbury Container Services
- the jetty extension for larger bulk carriers at Tilbury Power Station
- introduction of straddle-carriers at Dart Terminal in Dartford
- Van Dalen's new scrap metal shredder at Dagenham Dock

Felixstowe (a Nord Est di Londra, nel Suffolk, non lontano da Ipswich e sul Mare del Nord) è il maggiore porto containers del Regno Unito e fa capo, come sé già accennato, per questa attività a Hutchinson Wampoa. Felixstowe si sofferma soprattutto a pubblicizzare un singolare e anche spettacolare record.

Il record è quello di una singola nave, della China Shipping Container Lines Europe, lunga 334 metri e che ha portato a bordo 4.077 containers. E in materia di grandi navi, è forse il caso di ricordare che il Canale di Suez, riaperto nel 1975, accoglie pure superpetroliere e navi portacontainers giganti (solo nel novembre 2004 sono transitate per il canale 32 superpetroliere di oltre 200 mila tons, tra cui una di 301.542 tons d.w. sulla rotta USA-Arabia Saudita, e 138 navi portacontainers di oltre 70 mila tons lorde, tra cui una di 82.520 tons lorde sulla rotta dalla Malaysia all'Italia).

Marsiglia

Il porto di Marsiglia (che è dal 1980 che ha perso il ruolo di secondo porto d'Europa) nel 2004 ha realizzato un volume di traffico di 94 milioni di tons, con una flessione dell'1,6 % sul 2003. La perdita è dovuta ad un calo nel traffico idrocarburi (-3,1 milioni di tons per l'incidente industriale di Skikda e in fermo tecnico di una raffineria locale, gli idrocarburi contano comunque ancora per un totale di 60.180 migliaia di tons), compensato in parte da incrementi di traffico per le altre merci.

Da notare che il movimento delle merci varie nel 2004 ha totalizzato 15,8 milioni di tons, contro 14,9 milioni di tons del 2003 (+ 6,4 %). Il movimento containers è passato da 833.000 TEU del 2003 a 918.000 TEU del 2004 (per 9 milioni di tons), di cui 593.600 a Fos (+ 11 %) e 323.000 nel vecchio scalo di Marsiglia (+ 7 %).

I porti spagnoli

Vediamo qui dati di traffico degli scali di Barcellona, di Valencia e di Algeciras. Da **Barcellona** ci comunicano questi dati di traffico del 2004 posti a raffronto con il 2003 :

(milioni di tons)	2003	2004	%
- rinfuse liquide	10,2	11,6	+ 14
- rinfuse solide	3,7	3,5	- 6
- general cargo	20,9	24,8	+ 19
- altre merci	0,7	0,9	+ 19
totale	35,5	40,8	+ 15
containers (TEU in migliaia)	1.652	1.910	+ 16
passaggeri (in migliaia)	1.869	1.968	+ 5
veicoli (migliaia di unità)	649	785	+ 21

Da Barcellona ci segnalano, in particolare, i programmi e le realizzazioni della logistica del porto o comunque legata al porto (si veda il documento, del Port de Barcellona, intitolato "The Logistics Gate of Southern Europe"), dove si sottolineano questi aspetti :

- un dinamico hinterland in espansione (guardando a uno spazio Iberico e del Sud Europa)
- un porto multimodale e i suoi collegamenti, ad esempio, con Lione
- il piano strategico 2003-2015 del porto di Barcellona e l'obiettivo di diventare "the prime Euro Mediterranean logistics hub"
- un porto pietra di paragone nel Mediterraneo (con diffuso cenno anche al ruolo di porto per crociere)
- una porta della logistica dell'Europa con la ZAL Logistics Activities Area, connessa a tutti i modi di trasporto nel raggio di 5 km
- pioniere nei servizi e nella tecnologia
- la promozione internazionale (con Marsiglia e Genova, Barcellona ha fondato Intermed, per la difesa degli interessi dei porti del Mediterraneo Nord-Occidentale nell'Unione Europea)
- il porto del futuro
- finanza pubblica e privata nel Master Plan del porto

Da Valencia, un porto con una rapida crescita specialmente nel campo dei containers e con importanti aperture verso l'hinterland (in particolare con l'area cargo dell'aeroporto madrilenno di Barajas), abbiamo ottenuto questa serie di dati statistici :

	totale traffici (migliaia di tons)	traffici containerizzati (migliaia di tons)	numero TEU
2000	25.218	14.135	1.308.010
2001	28.448	16.146	1.506.805
2002	32.815	19.758	1.821.005
2003	34.960	22.109	1.992.903
2004	37.655	23.927	2.141.862

Ed eccoci al **Puerto Bahia de Algeciras**, in una baia in faccia a Gibilterra, porta tra l'Atlantico e il Mediterraneo. Per Algeciras proponiamo questa serie decennale di dati:



Associazione Arco Latino

	totale traffici (migliaia di tons)	numero TEU (in migliaia)
1995	36.987	1.115
1996	36.836	1.307
1997	40.052	1.538
1998	45.220	1.826
1999	45.224	1.835
2000	47.560	2.009
2001	52.746	2.151
2002	55.028	2.229
2003	61.188	2.550
2004	65.742	2.937

Infine qualche indicazione sugli altri porti spagnoli

I traffici 2003 e 2004 dei maggiori porti spagnoli (in migliaia di tons) (dati provvisori)

	2003	2004	variaz. %
Bahia de Algeciras	60.837	65.742	+ 8,06
Barcelona	35.511	41.063	+15,64
Valencia	35.298	37.918	+ 7,42
Bilbao	28.182	33.214	+17,85
Tarragona	29.015	29.847	+ 2,87
Cartagena	21.347	23.364	+ 9,45
Las Palmas	21.305	23.250	+ 9,13
Gijon	19.158	20.059	+ 4,71
Santa Cruz de Tenerife	18.006	19.037	+ 5,73
Huelva	18.212	18.331	+ 0,65
La Coruna	12.659	13.297	+ 5,04
Baleares	11.815	11.973	+ 1,34

Fonte : Diario de Valencia – Ministerio de Fomento

I porti liguri

Vediamo, per concludere questa nostra rassegna, i dati dei porti di Genova , di La Spezia e di Savona. Per **Genova** proponiamo questa serie di dati relativo al 2003 e al 2004 :

	2003	2004
- traffici totali (migliaia di tons)	53.713	55.810
- rinfuse liquide	20.456	21.020
di cui : greggio	15.349	15.512
- rinfuse solide	8.837	9.320
- general cargo	24.419	25.470
di cui : merce containerizzate/flats	15.071	15.887
- numero di containers TEU (in migliaia)	1.605	1.628
- numero di navi	15.851	15.719
- numero di passeggeri (in migliaia)	3.350	3.015



Associazione Arco Latino

Il VTE Voltri Terminal Europa (della PSA) è passato da 818.235 TEU del 2001, a 875.573 TEU del 2002, a 868.321 TEU del 2003, a 891.508 TEU del 2004.

Vediamo ora i dati essenziali dei traffici 2004 del porto di La Spezia. Ecco il quadro di sintesi :

- traffici complessi	18.435 mila tons
- rinfuse liquide	2.926
- rinfuse solide	2.165
- merci varie	13.344
- numero TEU (in migliaia)	1.040

Anche a **Savona** parlano di traffico record e di massimo storico. E affermano che, a chiusura di un quadriennio in costante crescita, il porto di Savona ha superato nel 2004 la soglia dei 14 milioni di tons (+ 6,6 % rispetto al 2003, ma + 10 % per le merci convenzionali, + 7,3 % le rinfuse liquide e + 3,6 % per le rinfuse solide). Si attesta su 80 mila unità il numero di TEU movimentati (ma è un + 56,4 % sul 2003). Il 2004 ha fatto segnare cifre significative nel settore passeggeri, avvicinandosi alle 900.000 unità complessive, di cui 530.000 relativamente al traffico croceristi transitati per il Palacrociera, con un incremento del 171,4%.



APPENDICE 2 IL PORTO DI GENOVA E IL SUO RILANCIO

Qualche decennio fa, con il porto che giocava in difesa corporativa, con l'industria di Stato che stava fortemente (specie in termini occupazionali) riducendo la sua presenza nell'area, la città di Genova (o parte della città) pareva piangersi addosso e quasi dileggiava i grandiosi disegni di rilancio (dell'Ente Porto) e guardava pure con sospetto più limitati, anche se significativamente anticipatori, progetti, tipo l'interporto di Rivalta Scrivia.

In queste condizioni Genova veniva vista, da fuori, come il vertice in crisi o comunque come il vertice debole del "vecchio" triangolo industriale italiano. Gli altri vertici del "triangolo" sembravano quindi guardare altrove.

Così si formulavano disegni come quello dell'ellisse Milano-Torino anticipatore del MI-TO, gli operatori guardavano e si servivano (per ragioni di costi e di tempi di spedizione e di trasporto) dei mitici porti del Mare del Nord. E così c'era più attenzione, in vasti ambienti lombardi, alla linea del Gottardo verso il Centro-Nord Europa, che non alle linee che portano al Mediterraneo.

Inoltre cambiava negli anni la geografia economica di tutta l'Italia Settentrionale. Per una sorta di Ost Politik, il baricentro del nostro vecchio "triangolo" si spostava verso Est e, addirittura, emergeva un altro quasi più forte triangolo, tutto "padano", imperniato, questa volta, su Milano, su Bologna e su Vicenza.

Ma Genova metteva comunque ordine nel sue vicende portuali, riorganizzava e investiva nel porto e attirava capitali esterni di rilievo nelle stesse infrastrutture portuali (con l'arrivo a Voltri anche di uno dei maggiori terminalisti portuali del mondo, la PSA di Singapore). Si investiva in ricerca e in cultura, Genova gradualmente "rialzava la testa", diventava più attrattiva e accogliente. C'è stata quindi, non bene avvertita da fuori, una ripresa e un rilancio di Genova, in termini di traffici, di studi e di progettualità.

Uno di questi studi venne condotto nell'entroterra, dalla Provincia di Alessandria in collaborazione con gli enti genovesi, territoriali e portuali. Lo studio dell'IRE di Bellinzona-Lugano partiva peraltro proprio dalla considerazione che stava avvenendo una netta e forte ripresa dei traffici del porto di Genova, soprattutto sulla versante della movimentazione dei containers. Lo studio mise però in luce che il sistema portuale centrato su Genova, per affermare una sua più salda competitività a scala europea, richiede forti alleanze con il retroterra, quello alessandrino immediatamente oltre Appennino, quello più ampio padano e anche quello oltre le Alpi. Fino a insistere, da parte degli studiosi dell'IRE, sulla necessità di costruire **una piattaforma logistica padana**, in uno spazio alessandrino o comunque in uno spazio tra Milano e Genova. Ma nella Valle Scrivia, questo disegno è già oggi in parte, lo sappiamo, per forti investimenti dei privati, una realtà di grande rilievo.

Genova è diventata poi, negli anni più recenti, oggetto pure di una visione europea. Anche qui, abbiamo avuto diversi "passaggi" nel tempo :

- negli schemi di sviluppo, elaborati a livello comunitario (e con paternità di studio e di proposta da parte della DATAR di Parigi), raccolti nei documenti che hanno come più significativo "esemplare" quello chiamato "Europa 2000+", abbiamo il richiamo alle due più volte citate grandi dorsali di sviluppo europeo, una storica che dal Sud Est dell'Inghilterra scende alla pianura padana attraverso la Ruhr e il solco del Reno, l'altra, in formazione, che dal Nord Est della Spagna (diciamo dalla Caralunya) risale alla Liguria, passando per il Sud Est della Francia, e penetra nella valle padana, per poi puntare verso Est, verso i Paesi della "nuova Europa". Il primo asse viene chiamato "banana blue", il secondo "sun belt".

"Banana blu" e "sun belt" si incontrano in uno spazio che è retroterra di Genova, tra Genova e Milano, uno spazio strategicamente importante per Genova.

- il grande progetto denominato "arco latino" cerca di mettere in relazione le regioni mediterranee europee dalla Spagna, alla Francia, all'Italia, tenendo conto anche degli assi di penetrazione verso i diversi hinterland, tra Marsiglia e Lione, tra Genova



Associazione Arco Latino

e le direttrici che vanno verso il Sempione e verso il Gottardo (per proiettarsi verso il Centro dell'Europa). L'arco latino, nel "contesto transregionale europeo" delle "prospettive di sviluppo del territorio comunitario", si colloca tra il Mediterraneo e l'arco alpino (che comprende la regioni francesi e italiane al di sotto e al di sopra delle alpi). Ma c'è concordanza nell'affermare che le regioni dell'Italia Nord Occidentale appartengono sia all'arco alpino come all'arco latino-mediterraneo.

- nella costruzione delle future reti transeuropee di trasporti TEN (dal rapporto Van Miert del giugno 2003 di identificazione dei progetti prioritari che sarebbero dovuti essere realizzati entro il 2020 alla proposta della Commissione Europea dell'ottobre 2003), tra i 29 progetti prioritari individuati dalla Commissione Europea (ma tre di essi, come Malpensa, sono indicati come completati), alcuni di essi interessano direttamente Genova e la Liguria, e tra essi cito :
 - l'asse ferroviario Genova-porti di Belgio e Olanda (Anversa, Rotterdam, Anversa)
 - le autostrade del Mare
 - il corridoio Lisbona-Kiev, che , passando sotto alle Alpi , corre tra Lione-Torino-Milano e al quale Genova deve cercare, in tutti modi , di raccordarsiSono progetti che aprono Genova sia al Mediterraneo, sia all'entroterra e all'Europa Centro-Settentrionale e anche, con l'aggancio al corridoio Lisbona-Kiev, alla "Nuova Europa" dei Paesi dell'Est.

Possiamo concludere le nostre annotazioni sul vertice genovese, affermando che da vertice debole o comunque , come si è visto, vertice dimenticato, esso è diventato, in una visione nazionale (e particolarmente di Italia Nord Occidentale e "triangolare") e anche europea, uno spazio sicuramente determinante per i futuri sviluppi nel nostro spazio interregionale.

Genova, anche se fatica a restare nelle posizioni di testa come porto containers del Mediterraneo (non mettiamo nel conto il porto tipicamente transshipment di Gioia Tauro), di fronte alla nuova leadership spagnola, ai progressi e ai nuovi progetti di Valencia e di Barcellona, ha certamente invertito la rotta o comunque cambiato marcia, negli ultimi anni, nella sua politica e nei suoi risultati di traffico portuali. Ed è anche diventata (o ridiventata), nei recuperi e nelle "riabilitazioni" sul mare (in primis nel Porto Vecchio) e all'interno, una città sicuramente più attrattiva. Ed è una attrattività che riguarda fondamentali aspetti, come i seguenti :

- il porto più funzionale
- il turismo indotto da una città più bella e che cresce
- lo sviluppo di industrie tecnologicamente più avanzate (si è detto che Genova è sta passando dall'industria *pesante* all'industria *pensante*)
- l'Università, la ricerca e la diffusione dell'innovazione (e qui viene spontaneo citare Erzelli come villaggio high tech

E' interessante cogliere anche la seguente annotazione di Delors. Introducendo uno studio internazionale su "L'espace méditerranéen latin", Jacques Delors scriveva: "Sì, il Mediterraneo può essere un luogo di comprensione, di riconciliazione, di cooperazione. Mi sembra che c'è là un cantiere fantastico per l'Unione Europea e in particolare per i Paesi latini. Lo studio condotto dall'Istituto Catalano del Mediterraneo lo mostra bene: in seno ai processi attuali di globalizzazione e di regionalizzazione, l'Arco Latino del Mediterraneo può essere il laboratorio di nuove sinergie sovranazionali e transregionali. L'arco latino è, senza dubbio, uno spazio interregionale verso l'insieme dei Paesi mediterranei. Così la capacità che la volontà delle regioni di Spagna, Francia e Italia hanno di collaborare tra di loro determinano in gran parte il successo o lo scacco della politica mediterranea dell'Unione. La latinità può servire come punta di diamante per una Europa delle diversità, un'Europa che deve imperativamente costruirsi intorno a nodi dinamici e aperti, suscettibili di integrarsi in reti più vaste".



APPENDICE N.3 LE CITTÀ MEDITERRANEE NELLA GEOGRAFIA URBANA EUROPEA.

E' ancora la parigina DATAR, la forte struttura governativa francese di supporto all'organizzazione territoriale e allo sviluppo regionale, ma con un importante background di analisi economico-territoriali, a fornirci elementi di riflessione in materia. In passato, era stato in effetti lanciato in DATAR (e poi utilizzato per produrre schemi di assetto territoriale a scala europea e anche in schemi di assetto territoriale di diverse regioni europee), ad esempio, il disegno dei grandi assi europei, fundamentalmente la "banana blu" dello storico sviluppo del nostro continente (dal Sud Est dell'Inghilterra al Benelux, alla Ruhr, al solco del Reno, alla Padania) e la "sun belt" di un più futuribile sviluppo tra il Nord Est della Spagna e la Liguria, passando per il Sud Est della Francia. E oggi sul tappeto c'è, sostanzialmente in questa "direzione", come si è già accennato, il disegno di un corridoio europeo numero cinque, da Lisbona a Kiev, che taglia, per quanto ci riguarda, la pianura padana e, soprattutto, la direttrice Lione-Torino-Milano (alla quale è essenziale un collegamento Sud-Nord del territorio, in particolare anche attraverso un altro grande asse europeo, dall'arco portuale ligure ai porti del Mare del Nord).

La riflessione più recente della DATAR riguarda una "analisi comparativa", curata dai geografi della scuola di Roger Brunet, la Maison de Geographie di Montpellier (CNRS e Università di Montpellier), su 180 agglomerazioni urbane europee, che vanno oltre la soglia di 200 mila abitanti. L'esame si è concentrato sulla "forza", sulla dinamica (demografica ed economica) e sulla capacità di attrazione di queste agglomerazioni, ma anche sulla loro specializzazione.

L'analisi del nuovo studio in esame, basata su tre grandi gruppi di indicatori (le funzioni internazionali, le attività economiche e il livello di attrazione-irradiazione, la misura della diversità o della specificità economica), ha costruito una gerarchia del sistema delle città europee, che ha sostanzialmente confermato rispetto agli studi del passato (ma con alcune importanti novità, rispetto all'anticipatore lavoro di Brunet del 1989) una "trama" di fondo, che comprende:

- due grandi città, Parigi e Londra, chiaramente dominanti sul piano demografico e sul piano dell'attrazione;
- la grande dorsale europea (quella che si è chiamata "banana blu"), che da Londra, come si è detto, "scende" a Milano, passando per il solco del Reno (e quindi attraversando la Ruhr, e toccando Colonia, Francoforte...) e tagliando la Svizzera da Basilea al Ticino;
- un sistema di città (come Berlino, Monaco, Vienna...) che stanno beneficiando dell'apertura dell'Europa verso l'Est;
- un'Europa più multipolare, che sta emergendo, e che ci propone una serie di città a Sud (in primis Roma, Milano, Torino, Barcellona e Madrid e, a un rango inferiore, Firenze, Marsiglia, Tolosa e soprattutto Lisbona), l'Europa baltica (con la loro integrazione con i Paesi Scandinavi) e le più lontane periferie (come Dublino, Oslo, Atene...).

Le 180 agglomerazioni esaminate nel rapporto della DATAR sono state classificate secondo sette ordini di ranghi, per cui abbiamo:

- 2 città di rango mondiale: Parigi e Londra;
- 3 maggiori metropoli europee: Amsterdam, Madrid e Milano;
- 8 metropoli europee: Roma, Berlino, Monaco, Lisbona, **Barcellona**, Bruxelles, Vienna e Stoccolma;
- 15 grandi città di importanza europea: Lione, **Marsiglia**, Tolosa, Colonia, Francoforte, Duesseldorf, Amburgo, Dublino, **Atene**, Zurigo, Ginevra, Copenhagen, Helsinki, Oslo e Firenze;



Associazione Arco Latino

- 34 grandi città con un potenziale europeo: qui, accanto a città come Lilla, Nantes, Grenoble, **Nizza**, Manchester, Rotterdam, **Valencia**, Bilbao, abbiamo, tra le città italiane, Torino, Napoli, Bologna e Venezia;
- 39 città di importanza nazionale affermata: qui, accanto a città come Nancy, Dresda, Liverpool, Losanna, Saragozza, abbiamo, tra le città italiane, **Genova, Bari, Palermo**, Verona, Trieste, Padova e **Cagliari**;
- 79 altre città di importanza nazionale: qui, accanto a città come Reims, **Tolone**, Liegi, San Sebastian, Valladolid, abbiamo, tra le città italiane, Brescia, Bergamo, **Catania, Messina, Salerno, Taranto, Carrara**, Caserta.

Le 180 agglomerazioni si concentrano soprattutto in Germania (34 in totale, di cui metà però di settimo rango), nel regno Unito (31) e in Francia (30), mentre l'Italia ne conta 22, che è lo stesso numero della Spagna.

Intorno al nostro territorio, insieme alle altre capitali del "vecchio" triangolo industriale (pure disposte secondo "ranghi" ben diversi), abbiamo altre due importanti città lombarde (come Brescia e Bergamo), la capitale dell'Emilia-Romagna e alcuni centri delle Venezie, mentre, nelle contigue regioni francesi e svizzere, abbiamo, in sistemi di strette relazioni, Nizza, Tolone e Marsiglia, Lione e Grenoble e poi Ginevra.

Le città che abbiamo citato intorno a noi (nel cuore del Piemonte e della nostra Padania termina la dorsale europea in arrivo dal Sud Est dell'Inghilterra e dall'Europa Renana, mentre siamo interessati anche dalla sun belt o, se vogliamo parlare in termini UE, dall'arco latino o, meglio ancora, dal più volte ricordato corridoio cinque), almeno tendenzialmente, possono costituire un grande sistema territoriale europeo che mette insieme lo spazio alpino della Francia (e un po' oltre, in verità, verso l'asse Lione-Marsiglia) e la macroregione padana (per usare una espressione della Fondazione Agnelli). Il rapporto della DATAR parla comunque di "una città globale europea" (quasi come in Lombardia si era parlato, ricordiamolo ancora, di "Lombardia città mondiale"), ma anche di "nuovi territori reticolari", dove il policentrismo si esprime negli sviluppi locali, nei loro scambi e nel loro interfacciarsi con le più diverse motivazioni socio-economiche.

Le città europee selezionate vengono "comparate" e qualificate, al di là del loro peso demografico e della loro dinamica demografica, in base a numerosi indicatori e peculiarità o comunque indici di specializzazione, tra i quali citiamo:

- **le città portuali e quindi il ruolo dei porti europei** (oltre ai porti marittimi, dove "giganteggiano" gli scali attestati sul Mare del Nord, sono evidenziati i porti fluviali, quali Duisburg, Parigi, Liegi, Colonia, Strasburgo...);
- le città e i loro aeroporti (con in testa il grande triangolo fatto dai "sistemi" di Londra e di Parigi e da Francoforte e, in Italia, dal "duopolio" Roma-Milano);
- le funzioni di direzionalità date dalla presenza nelle diverse città delle sedi dei grandi gruppi europei (dominano Parigi e Londra, ma non si manca di ricordare città legate a particolari gruppi, come Torino e Clermont Ferrand, Wolfsburg ed Eindhoven, dove si cita la Philips e non si dimentica la squadra di calcio PSV);
- le piazze finanziarie (per Londra si ricordano le presenze nella City di oltre 500 banche estere);
- le fiere e i saloni internazionali (in Europa, la Germania è il primo organizzatore di fiere e saloni, davanti, allo stesso livello, a Francia e Italia, che distanziano Spagna e Gran Bretagna);
- i congressi internazionali (Parigi, prima al mondo come città di congressi, è naturalmente davanti a tutte le città europee, lasciando dietro, nell'ordine, Londra, Vienna, Bruxelles, Ginevra, Amsterdam...);
- i musei (e qui si citano i 5 milioni di visitatori annui del Louvre e lo stesso numero di visitatori del British Museum e della National Gallery, ma subito dopo Londra e Parigi, viene Roma);



Associazione Arco Latino

- il patrimonio culturale delle città (Roma ha un buon piazzamento, insieme a Berlino, dietro a Parigi e Londra);
- le Università, gli studenti, le edizioni di riviste scientifiche (primeggiano qui, nell'ordine, queste città: Oxford, Londra, Amsterdam, Dordrecht, Parigi, Berlino...);
- le reti della ricerca europea (in testa, ancora, Parigi e Londra, seguite dalle seguenti città: Atene, Madrid, Monaco, Copenhagen, Roma, Helsinki, Milano, Barcellona, Stoccolma, Bruxelles...).