

## L'alto Adriatico nelle sfide della crisi economica mondiale

**Summary:** THE NORTH ADRIATIC SEA FACING THE CHALLENGES OF THE GLOBAL ECONOMIC CRISIS

*In this paper the global trend of maritime transport is analysed with particular reference to the latest years characterized by the economic crisis, focusing on the performances of the different world regions (i.e., Northern Range, Mediterranean, Far East). A deeper analysis of the situation of the North Adriatic Sea follows, and a comparison between the performances of Northern Italian ports is carried on. Although the North Adriatic ports still present considerable minor traffic than those on the North Tyrrhenian, the former seem to be less affected by the crisis in terms of reduction of TEUs. In the end we briefly present the case of the port of Trieste and evaluate its supposed competitive advantages in the present phase of restructuring of maritime industry.*

**Keywords:** North Adriatic Sea, Global Economic Crisis, Port of Trieste, Competitive Advantages.

### 1. Premessa

Il trasporto marittimo non è rimasto esente dalla recente crisi economica mondiale che si è sviluppata tra la fine del 2008 e lungo tutto il 2009, con ripercussioni non irrilevanti sulle realtà portuali connesse. Il settore può essere definito un termometro della crisi e dei suoi andamenti, in questo particolare momento e, più in generale, dell'andamento dell'economia nel suo complesso. Infatti, la domanda di trasporto può essere intesa quale domanda derivata, dipendente strettamente dalla domanda aggregata di beni e servizi; inoltre, il nostro mondo fortemente globalizzato ed interrelato ci porta ad avere una grande quantità di beni finali o semilavorati prodotti in regioni distanti dai mercati di sbocco, di fatto portando grandi traffici lungo le rotte marittime. L'osservazione delle oscillazioni di tali trend nelle movimentazioni mercantili via mare può pertanto farci percepire con leggero anticipo gli esiti di tendenze economiche generali.

### 2. Scenari di sviluppo negli anni della crisi

La crisi economica ha portato tra i suoi effetti anche una riduzione dei traffici marittimi, come si osserva dalle statistiche dei principali porti mondiali. La crescita dei traffici marittimi, assestata in modo pressoché costante su valori prossimi al 5% annuo in termini di tonnellate trasportate e di tonnellate-miglia durante quasi tutto il primo decennio del XXI secolo, ha subito una significativa battuta d'arresto dalla fine del 2008, con il traffi-

co containerizzato che ha perso quasi il 10% tra il 2009 e il 2008 (UniCredit, 2009; Drewry Shipping Consultants, 2010).

Ciò si ripercuote sul mercato delle grandi *liners*, in particolare portacontainer. Dopo una stagnazione del settore nel 2009, a partire dal secondo trimestre del 2010 le consegne di nuove navi risultano in crescita, con previsioni in tale direzione anche per i periodi successivi, e buone speranze per la ripresa altresì delle movimentazioni mercantili, prevista attorno al +2% nel 2010 rispetto all'anno precedente, e per il riavvio del ciclo economico (AXS-Alphaliner, 2010).

Segnali di ripresa si stanno evidenziando anche in altri termini. I paesi affacciati sul Mediterraneo, sulle sponde settentrionali (in particolare Spagna e Francia) e su quelle africana e turca, stanno investendo sul fronte infrastrutturale portuale.

La crisi economica non sembra aver mutato gli assetti del trasporto marittimo per quanto riguarda lo schema di ripartizione delle rotte e dei traffici, almeno a livello macro. Il trend di crescita del trasporto marittimo, iniziato a partire dal secondo dopoguerra, ha privilegiato i porti del *Northern Range*, anche se le *performance* del bacino del Mediterraneo risultano promettenti, soprattutto nel corso degli ultimi anni. Lo sviluppo dei paesi dell'area *Far East* – India e Cina, ma senza escludere le altre “tigri” asiatiche – ha trainato la crescita del settore, con incrementi stabili dell'ordine del 12% annuo, soprattutto lungo la direttrice che collega quell'area e i porti del *Northern Range* europeo e dell'area del Mediterraneo. Il Mediterraneo, e la sua parte occidentale in particolar modo, nel periodo 1970-2000 ha registrato tassi

di crescita superiori ai porti del *Northern Range*, trainato in ciò soprattutto dai porti spagnoli e dai porti italiani tirrenici più settentrionali, confermando un 'nuovo' ruolo del bacino nella movimentazione marittima mercantile, sia come area di sbarco e imbarco di merci, sia in quanto via obbligata di transito, essendo la via mediterranea attraverso il canale di Suez il percorso più breve, oltre che più agevole in quanto i fondali sono più profondi rispetto a Panama, per connettere *Far East* asiatico e *Northern Range* europeo. Grandi portacontainer, petroliere e gasiere scalano il Mediterraneo, mare non solcato da soli traffici locali, ma al contrario innervato in grandi traffici mondiali. Inoltre, la crescita delle economie del *Far East* e dei paesi africani del Mediterraneo ha comportato un aumento degli scambi via mare sulle rotte commerciali mediterranee, da e per l'Europa, e tra le diverse sponde del Mediterraneo (UniCredit, 2009).

Il Sud Italia, il Tirreno e le coste spagnole finora hanno rappresentato un'area baricentrica in tali flussi, anche se è prevedibile nel vicino futuro un'assunzione di un ruolo importante da parte degli scali più meridionali del Mediterraneo, nonché di quelli del Mar Nero. Tuttavia, l'asse Adriatico non è stato in grado di attrarre grandi flussi, pur avendo visto un aumento non indifferente dei traffici a seguito dell'allargamento europeo a est e grazie alla dinamica economica dei paesi balcanici e confinanti (Ferrari, 2006).

Nonostante una certa variabilità nella crescita, comunque elevata se confrontata a quella dei porti del Nord, lo sviluppo dei porti mediterranei è stato notevole, sia relativamente agli *hub* (legati al *transshipment*) sia relativamente alla movimentazione commerciale 'locale' (Ferrari, 2006). Tuttavia, una quota ancora rilevante del trasporto che origina dall'area italiana si imbarca nei porti del *Northern Range* (Cazzaniga Francesetti e Foschi, 2002).

### 3. La 'tenuta' dei porti dell'Alto Adriatico

La lettura dei dati evidenzia caratteristiche e tendenze interessanti nei confronti tra i due mari italiani e in particolare per le loro propaggini più settentrionali. Il nord Tirreno e il nord Adriatico presentano differenze sostanziali nella movimentazione mercantile, con valori assoluti notevolmente più elevati nel caso delle sponde occidentali rispetto a quelle orientali.

Con riferimento alle movimentazioni di container degli ultimi anni, la crisi si è fatta senz'altro sentire: tutti i porti dell'area settentrionale hanno subito nel 2009 rispetto all'anno precedente un calo del traffico container compreso tra il -2,5 % di Venezia e il -24% di Livorno. I porti tirrenici nel complesso hanno sofferto maggiormente per la crisi in atto, con un calo nell'area del

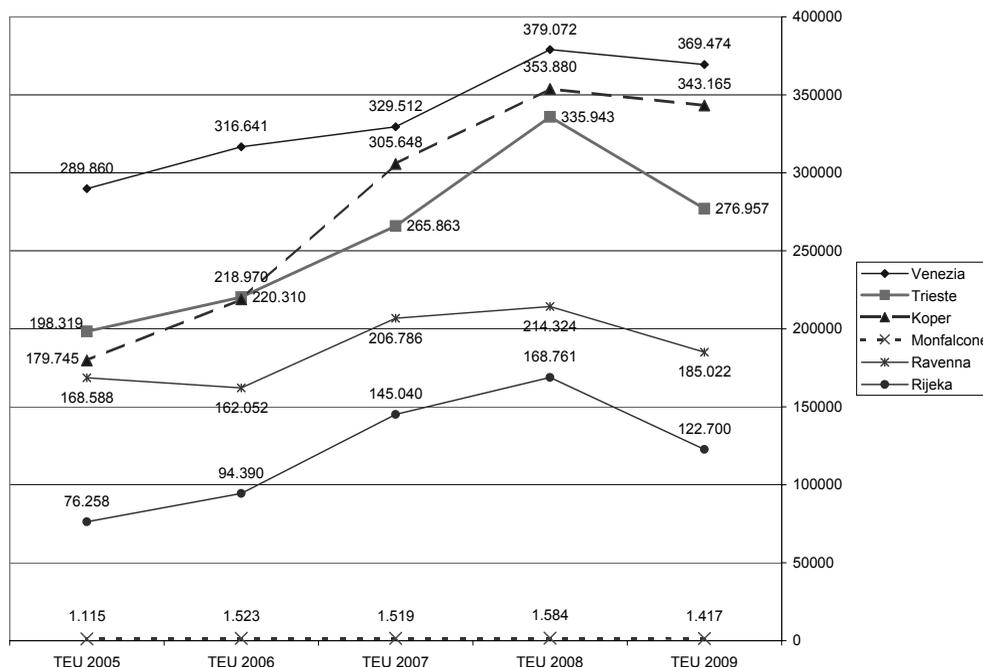


Fig. 1. Movimentazione contenitori (TEUs) nei porti dell'Alto Adriatico (2005-2009).  
Fonte: Elaborazione da Assoporti, 2009; Autorità portuali; Porto di Amburgo.



16,63 % delle movimentazioni rispetto all'anno precedente, pari a oltre 672.000 TEUs in meno, mentre gli scali adriatici hanno 'limitato i danni' ad un -10,65% e quasi 155.000 TEUs persi tra un anno e l'altro. La perdita è equivalente per il complesso dei porti nord adriatici italiani così come per quelli esteri, seppur con dinamiche diverse. Venezia e Koper sono i porti che hanno contenuto le perdite, assestate rispettivamente a valori di -2,53% e -3% tra gli anni 2009 e 2008. La perdita più consistente è quella registrata da Rijeka, con -27,29%, mentre i porti italiani di Trieste e Ravenna hanno registrato riduzioni rispettivamente dell'ordine di -17,56 % e -13,67% (Fig. 1).

È interessante notare che, nonostante le perdite subite nel corso del 2009 a seguito della crisi economica, buona parte dei porti dell'Alto Adriatico considerati ha registrato nel corso dell'anno il secondo miglior valore in termini di movimentazione di TEUs, presentando in quest'anno valori comunque superiori al 2007, con un incremento del 4% complessivo tra 2009 e 2007, dimostrando una certa 'tenuta'. Diversamente, l'area tirrenica settentrionale presenta variazioni negative non solo riferite al 2008, ma altresì al 2007, con un -16% di variazione.

La maggiore tenuta dei porti nord adriatici si manifesta attraverso buone performance di crescita dell'area nel corso degli ultimi anni, particolarmente per quanto riguarda gli scali più orientali (con Koper e Rijeka tra i più dinamici, ma anche Trieste). Rimane da considerare che in termini assoluti l'Adriatico settentrionale attrae ancora una quantità limitata di traffici. Nel complesso nei porti dell'area si sono sfiorati gli 1,3 milioni di TEUs nel 2009 (erano poco meno di 1,5 nel 2008), dato inferiore a quanto movimentato dal solo porto di Genova, e contro i 3,3 milioni complessivi del Tirreno settentrionale (oltre 4 milioni nel 2008). È innegabile che altre realtà, anche nell'*East Med*, stiano crescendo a ritmi ben diversi: il solo porto di Costanza (Mar Nero) movimentava un numero di contenitori pari all'Alto Adriatico, per non parlare delle propaggini più occidentali del bacino mediterraneo (Barcellona e Valencia, rispettivamente 1,8 e 3,6 milioni di TEUs nel 2009) o quelle più meridionali e orientali (i porti Turchi di Izmir e Mersin superano agevolmente gli 800.000 TEUs). Spostandosi nel *Northern Range*, anche la supposta crisi di quest'area e il raggiungimento di una certa saturazione, dà voce comunque a cifre che, nei principali scali (Rotterdam e Amburgo), si assestano sull'ordine dei 10 milioni di TEUs annui.

#### 4. Il porto di Trieste: quali vantaggi competitivi?

Se per le dinamiche globali esistono riflessioni piuttosto consolidate, non è altrettanto facile stabilire dinamiche evolutive chiare per la situazione triestina, soprattutto nell'attuale contesto economico e considerando l'evoluzione storica di questa città portuale. Sotto quest'ultimo aspetto, si può affermare come lo sviluppo di Trieste e del suo porto sia legato alle vicende storiche.

Come ricordato da Soriani (2003), due elementi vanno evidenziati parlando del porto di Trieste: la sua posizione periferica rispetto all'area nord-orientale italiana e la concorrenza esercitata dai porti del *Northern Range* e, in anni più recenti, dal sempre più dinamico porto sloveno di Koper.

Una riflessione può essere svolta con riferimento ai 'vantaggi geografici' del porto di Trieste, spesso presentati come elemento di forte competitività e forza dello scalo se paragonato ad altri in Adriatico o in buona parte del Mediterraneo. Tali vantaggi si troverebbero nei fondali adeguati alle dimensioni delle moderne portacontainer (18 m al Molo VII, di fatto i più profondi del Mediterraneo), nonché, anche se quest'ultima considerazione vale per l'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico, nella maggiore vicinanza geografica ai mercati di sbocco dell'Europa centrale e orientale rispetto ai porti del *Northern Range* per quanto riguarda le rotte mediterranee, quantificabile in circa 5 giorni di navigazione o 2.200 miglia. Tali vantaggi sono spesso stati vanificati o accentuati da componenti non strettamente geografiche quanto tecniche od organizzative. A titolo di esempio, la concorrenza tra Alto Adriatico e *Northern Range* non è figlia della containerizzazione ma può essere fatta risalire a un passato più lontano. Già dalla metà dell'Ottocento risultava viva la competizione tra i porti di Trieste e Amburgo per i mercati del centro Europa. Noli più favorevoli, una rete fluviale e di canali navigabili alle spalle del porto e l'avvio dell'avventura ferroviaria in tempi più rapidi rendevano già allora preferibile lo scalo sul Mare del Nord, pur localizzato a maggiore distanza dalle tratte mediterranee rispetto al porto triestino, mentre solo grazie al consolidamento 'a regime' di un'efficiente rete ferroviaria, all'inizio del XX secolo, e all'introduzione di una "tariffa ferroviaria adriatica", che considerava come riferimento i noli dei porti del Mare del Nord piuttosto che l'effettivo chilometraggio percorso dalle merci, consentirono successivamente un aumento del bacino di utenza attribuibile alla realtà adriatica.

La situazione odierna presenta alcune similitudini con il passato, compatibilmente con il muta-

to contesto dell'unitizzazione, dell'intermodalità e della globalizzazione spinta, in particolare per quanto riguarda l'efficienza delle movimentazioni ferroviarie, quale elemento chiave nella competitività portuale.

I mercati di sbocco dell'Alto Adriatico, e di Trieste in particolare, rimangono quelli dell'Europa Centrale e Orientale, non essendo, soprattutto per il traffico container, realistico pensare ad un mercato interamente 'locale' o nazionale (Bologna, 2010, p. 312). Scontando, tuttavia, la realtà nordestina l'assenza di una credibile rete fluviale navigabile, il potenziamento del servizio ferroviario, nell'ottica della moderna movimentazione mercantile, può rappresentare un fondamentale elemento di competitività. Per lo scalo triestino un miglioramento si è ottenuto con la realizzazione della società Alpe Adria, costituita dalla finanziaria del Friuli Venezia Giulia, dall'Autorità Portuale di Trieste e dalle Ferrovie dello Stato, deputata all'organizzazione del trasporto intermodale da e per il porto. Grazie a ciò, le tariffe diventano concorrenziali ed è possibile una forma di competizione con i porti del Nord. Anche grazie a ciò il porto di Trieste è stato in grado negli ultimi anni di attirare servizi diretti di grandi compagnie internazionali (Bologna, 2010), in questo caso sfruttando i fondali in grado di accogliere grandi vettori, non limitandosi pertanto ai 'soli' servizi *feeder* che caratterizzano buona parte della portualità adriatica.

Gli aspetti puramente geografici hanno ancora un certo peso, e diventano determinanti, *ceteris paribus*, a parità di servizi e costi di movimentazione delle merci e dei contenitori dal porto al retroterra, o ancora se lo scalo è o può essere dotato di spazi adeguati alla moderna movimentazione mercantile, disponendo, altresì, di buone connessioni stradali e ferroviarie: contano ancora se vi è regia e collegamento tra i vari componenti della 'filiera' del trasporto, ovvero se la movimentazione della merce non finisce una volta arrivata al porto, ma prevede anche le movimentazioni portuali e quelle successive stradali, ferroviarie e le procedure organizzative.

Nel considerare una realtà portuale quale elemento nodale, quindi inserito in un una rete complessa e articolata nell'attuale sistema globale dei trasporti, può essere efficace l'immagine del pentagono proposto da Nijkamp e Vleugel (1995), composto dagli elementi indispensabili per l'implementazione di una 'rete mancante' o il potenziamento di una già esistente. I lati del pentagono sono costituiti dalle componenti *hardware*, *software*, *finware*, *orgware* ed *ecoware*. Nel livello di complessità registrato oggi nella portualità internazionale,

non basta quindi disporre di banchine attrezzate, fondali adeguati e una 'buona posizione geografica', a ridosso di mercati di riferimento (l'*hardware*), ma vanno considerati altresì anche gli altri elementi di buon funzionamento della struttura: il *software* (adeguate connessioni e comunicazioni telematiche per le operazioni marittime), il *finware*, ovvero la capacità finanziaria legata al tessuto imprenditoriale collegato alla portualità e capace di creare una massa critica tale da influire sul funzionamento efficiente del sistema, l'*orgware*, o l'insieme degli strumenti regolatori e organizzativi innescabili da parte delle autorità locali e portuali, da ultimo l'*ecoware*: la capacità di affrontare al suo interno le istanze di sostenibilità (economica e ambientale) di cui una rete deve farsi carico.

In una simile ottica sembra inserirsi il recente progetto per la realizzazione di un 'superporto' (Piastra Logistica) nell'ambito del Friuli Venezia Giulia, prospettato dal gruppo UniCredit, formato dall'integrazione dei due porti di Trieste e Monfalcone in una logica sistemica (grazie ai fondali del primo e agli spazi adibibili a funzioni retroportuali e logistiche del secondo) e volto alla movimentazione di un elevato numero di contenitori (3,5 milioni TEUs a regime), intercettando i flussi presenti nel Mediterraneo e anche dirottati dal *Northern Range*. Ciò dovrebbe essere realizzato grazie al raddoppio del Molo VII triestino (già previsto dal recente Piano Regolatore Portuale), rendendolo in grado di ospitare oltre 1,5 milioni di TEUs e con la costruzione ex novo di un terminale da 2 milioni di TEUs presso Monfalcone (prospettiva che comporterebbe massicce opere di dragaggio per passare dagli attuali 11 m ai necessari 16 m di fondali per ospitare le grandi portacontainer). Tale realtà sarebbe supportata da un adeguato impegno da parte del settore pubblico e da quello privato, sia relativamente alla realizzazione delle opere infrastrutturali, sia per quanto riguarda l'attrazione dei grandi traffici nell'area: si rende necessaria una regia capace di coordinare i lati mare, terra e la movimentazione dei contenitori da e verso i mercati di sbocco (UniCredit, 2010).

Al di là di tale progetto permangono dei punti interrogativi sulle possibilità di sviluppo dello scalo triestino e dell'area alto-adriatica più in generale. Recentemente è stato siglato un accordo tra i porti dell'area per la realizzazione di un 'hub nord-adriatico', in cui i porti di Capodistria, Trieste, Venezia e Ravenna (assieme a Fiume) si impegnano a sviluppare strategie comuni sugli assi portuali e ferroviari, azioni comuni di marketing per pubblicizzare l'*hub* nel suo complesso, la creazione di un unico sistema informatico nell'ottica



di una politica adriatica di collaborazione, con l'intento di attirare traffico nell'area e poi far giocare la competizione tra gli stessi porti, puntando sulle rispettive 'vocazioni' e specificità dell'offerta di servizi. Tale processo è importante, se non altro per raggiungere una 'massa critica' complessiva tale da far giocare all'area un ruolo paragonabile a sistemi portuali più consolidati. Idealmente, i vari porti giocherebbero il ruolo di moli di un sistema alto adriatico portuale più ampio (Soriani, 2003; Zanetto, 2003).

## 5. Alcune osservazioni conclusive sul caso triestino

Per lo scalo triestino alcune problematiche rimangono ancora sul tappeto, quali la disponibilità di spazi, apparentemente limitati, non adeguati alle necessità della movimentazione mercantile moderna, e il fatto che sembra ancora non sufficientemente sviluppata l'organizzazione dei diversi attori, pubblici e privati, territoriali e non, per l'efficiente ed efficace funzionamento dello scalo triestino. A ciò si aggiungono problematiche riconducibili all'assenza di una progettualità dell'area triestina nel suo complesso, quanto a impieghi del territorio per diverse destinazioni produttive o residenziali, spesso peraltro pensate senza considerarne le possibili interazioni o conflittualità. Trieste ha parzialmente scontato, come molti porti, la distrazione di investimenti potenzialmente utilizzabili per una sua modernizzazione, che sono stati invece impiegati prevalentemente in attività industriali; quest'ultime hanno inevitabilmente condizionato lo sviluppo dello scalo: da un lato, perchè gli ingenti investimenti richiesti per mantenere simili attività sono stati di fatto esclusivi ed hanno tolto molto spazio al potenziamento di altre attività, di fatto rendendo poco differenziata l'offerta funzionale. Dall'altro, le attività industriali insediate hanno, per la loro struttura, richiesto un'occupazione di vasta scala degli spazi portuali, precludendo l'insediamento di altre funzioni. Con i processi di smantellamento industriale, ci si trova ora ad avere vasti spazi potenzialmente utilizzabili, ma la cui messa in operatività richiederà ancora molto tempo.

Attualmente Trieste, al di là del traffico container, è operativamente impegnata nel settore degli olii minerali e, in maniera minore, nel traffico convenzionale. Sotto il primo aspetto, dall'introduzione dell'Oleodotto TAL-OIL negli anni Sessanta, il porto di Trieste ha mantenuto il ruolo di principale porto italiano di importazione di prodotto petroliferi, a servizio del retroterra austriaco

e tedesco. Nonostante una lieve flessione, sembra piuttosto ragionevole che i traffici triestini rimangano caratterizzati prevalentemente da questo tipo di traffico. Sotto il secondo aspetto, pur non riscontrando elevati volumi di traffico, vi è un ruolo potenzialmente strategico per alcuni comparti del traffico convenzionale; all'interno del porto di Trieste vi sono infatti degli operatori specializzati nel servizio di alcune filiere (caffè e frutta, in particolare) che possono costituire la base per l'attrazione di nuove attività e la formazione di un futuro *cluster* portuale dedicato.

Per quanto concerne l'attrazione dei traffici containerizzati, lo scalo portuale risente dei disagi derivanti dalla posizione dell'Adriatico rispetto alle rotte delle compagnie di navigazione. Pur avendo dei fondali naturali molto competitivi per ospitare navi container di dimensioni medio grandi, il porto è attualmente servito da due soli collegamenti diretti e da alcuni collegamenti *feeder*. Come sottolineato in precedenza il porto triestino sconta, come molti altri porti, la carenza di spazi dedicati per lo stoccaggio e la movimentazione dei container; questo costituisce certamente un fattore non competitivo per la portualità triestina, anche se si stanno ponendo in essere scelte pianificatorie per ottimizzare gli spazi esistenti e realizzare nuovi spazi sottratti al mare. Con riferimento al traffico containerizzato, il porto di Trieste ha comunque ancora dei discreti margini di sviluppo e con il previsto ampliamento del Molo VII potrà aumentare l'afflusso di container.

Nei collegamenti stradali con il retroterra, il porto triestino ha guadagnato una maggiore accessibilità grazie al completamento, avvenuto a fine 2008, della Grande Viabilità Triestina, un asse stradale di *by-pass* del centro cittadino che permette un collegamento diretto tra le aree portuali e la rete stradale europea.

Come sottolineato nel corso del contributo, uno degli elementi strategici dello sviluppo portuale è legato alle possibilità di espansione verso il retroterra fornite dal trasporto ferroviario, per cui rimangono, però, ancora alcuni nodi da sciogliere. La posizione decentrata di Trieste e la tratta relativamente breve in territorio italiano rendono il servizio di trazione ancora piuttosto oneroso, specialmente nel breve collegamento *shuttle* con l'interporto di Cervignano, in cui vengono composti i treni blocco. Esistono inoltre delle problematiche legate all'interoperabilità tra la rete italiana e quella austriaca, che costringono al cambio di locomotore al confine di Tarvisio, con le conseguenti inefficienze. Vi è infine un limite storico dei collegamenti verso nord che è sia di carattere

orografico, che di carattere strutturale (Roletto, 1951): sotto il primo aspetto, la conformazione del retroterra triestino non sembra agevolare la realizzazione di nuove infrastrutture, che richiederebbero, per superare le forti pendenze, la realizzazione di una serie di tunnel in un territorio ancora non propriamente conosciuto come quello carsico. Inoltre, vi è un limite tecnico delle linee che consentono il passaggio di treni di portata massima di 1.100 tonnellate verso nord e di 1.300 tonnellate verso sud, rendendo difficile la composizione di treni con valori di lunghezza e portata comparabili a quelli in servizio presso le realtà più competitive dell'Europa Centrale ed Occidentale.

Ponendo infine l'attenzione sul ruolo dei terminali interni nel decongestionare il traffico triestino, si rileva la seguente situazione: per il terminale di Ferneti è prevista, tra le tante, una soluzione che prevede l'utilizzo degli spazi per la sosta temporanea del traffico *Ro-Ro* in attesa di imbarco; in questo modo sarebbe possibile liberare ampi spazi all'interno del porto (attualmente occupati dai mezzi in sosta), riconvertibili funzionalmente in maniera più efficiente. Inoltre, dati gli spazi esistenti e considerando la contiguità con l'omologo terminale sloveno di Sezana, è possibile creare un polo di dimensioni adeguate in cui ospitare attività di servizio (anche dedicato, per ciascuna merceologia trattata) ai mezzi e alla merce. Per il traffico ferroviario, i terminal regionali scontano alcuni problemi di collegamento: il terminal ferroviario presso Ferneti non è raccordato direttamente alla linea ferroviaria nazionale (mancano solo poche centinaia di metri di binari) ed è necessario effettuare delle operazioni di manovra dallo scalo di Villa Opicina, con inevitabili perdite di tempo. L'interporto di Cervignano presenta un collo di bottiglia nei collegamenti verso nord, costituito dalla presenza di una linea che fino ad Udine è a binario unico. Infine, vi è un problema di capacità residua nel tratto ferroviario tra Trieste e Monfalcone.

Si può concludere osservando come il futuro dei traffici triestini, oltre che attraverso la realizzazione delle opere portuali previste dal Piano Regolatore e all'integrazione con gli altri porti adriatici, sia legato, come in altre realtà, soprattutto alla soluzione delle problematiche ferroviarie, anche in considerazione di un peso considerevole di questa modalità nel collegamento di Trieste con il retroterra. Vi è quindi la necessità di rimuovere gli attuali blocchi infrastrutturali alla fluidità dei traffici, oltre che una maggiore liberalizzazione nell'accesso alla rete per gli operatori stranieri, la cui operatività e la maggior lunghezza delle tratte

percorse potrebbero influire positivamente sul valore delle tariffe ferroviarie.

## Bibliografia

- AXS-Alphaliner, *Weekly newsletter*, numeri vari, 2010.
- Bologna S., *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Milano, 2010, Egea.
- Borruso G., Bradaschia C., Borruso G., «Le infrastrutture di trasporto a sostegno dei traffici portuali triestini», in Finzi R., Panariti L., Panjek G. (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei traffici (1719-1918)*, vol. II, Trieste, 2003, LINT, pp. 759-806.
- Botteri G., *Una storia europea di liberi commerci e traffici*, Trieste, 1988, Società Editoriale Libreria p.a.
- Capellini M., *In Turchia tre nuovi porti container sulle rotte asiatiche*, Il Sole 24 Ore, 18 maggio 2010, p. 32.
- Cazzaniga Francesetti D., Foschi A.D., «Mediterranean versus Northern Range Ports. Why do Italian containers still prefer routing via the Northern Range Ports? Advice for a new policy», in Hoffmann J. (a cura di), *Maritime economics: setting the foundations for port and shipping policies*, Panama, 2002, Ed BST Group Panama.
- Drewry Shipping Consultants, *Container Market Annual Review and Forecast*, Londra, 2010, Drewry Publishing.
- Ferrari C., «Movimentazione portuale di contenitori: la concentrazione tra i range europei nel periodo 1972-2002», in Polidori G., Musso E. e Marcucci E. (a cura di), *I trasporti e l'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, Milano, 2006, Franco Angeli, pp. 356-369.
- Nijkamp P., Vleugel J., «Transport Infrastructure and European Union Development», in Banister D., Nijkamp P. e Capello R. (a cura di), *European transport and Communication networks. Policy Evolution and Change*, Chichester, 1995, Wiley, pp. 3-29.
- Porceddu A., «Dall'emporio all'era del container. Evoluzione urbana e portuale di Trieste», in *Quaderni del Centro studi economico politici "Ezio Vanoni"*, n. 3, 2009.
- Roletto G., *Il problema geografico di Trieste*, Torino, 1951, I.T.E.R., n. 4.
- Roletto G., *Trieste ed i suoi problemi. Situazione, tendenze, prospettive*, Trieste, 1952, Borsatti Ed.
- Soriani S. (a cura di), *L'articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico*, Venezia, 2003, Libreria Editrice Cafoscarina.
- UniCredit, *Bridge over troubled water. Il settore marittimo oltre la crisi*, Studi di settore, 2009, n. 12.
- UniCredit, *La Piastra Logistica del Friuli Venezia Giulia. Opportunità di sviluppo della portualità italiana nel Nord Adriatico*, Relazione al Convegno "Lo spazio mediterraneo della mobilità: la politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti", Trieste, 4-5 febbraio 2010.
- Vallega A., *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, 1997, Mursia.
- Zanetto G., «Lo spazio adriatico: una difficile sintesi», in Soriani S. (a cura di), *L'articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico*, Venezia, 2003, Libreria Editrice Cafoscarina, pp. 213-228.

## Note

- <sup>1</sup> Il contributo è frutto del comune impegno dei due autori, tuttavia al dott. Porceddu va attribuito il paragrafo "5. Alcune osservazioni conclusive sul caso triestino", mentre gli altri al dott. Borruso.

