



AUTORITÀ PORTUALE DI MESSINA
PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MESSINA

**TRAFFICO MARITTIMO: ANDAMENTO, SCENARI
ED OBIETTIVI**

MAGGIO 2007

progetto

IDROTEC s.r.l. (capogruppo)

ing. Franco Grimaldi, ing. Ferruccio Fontana, ing. Alberto Rigoni, ing. Francesca Magri

VIOLA INGEGNERI & ARCHITETTI ASSOCIATI

ing. Paolo Viola, arch. Marco Olivieri, arch. Daniela Gerosa, arch. Elena Camporini, arch. Giovanna Bertelà

BONIFICA s.p.a.

ing. Franco Bocchetto, ing. Antonio Nastasi



ufficio tecnico A.P.

ing. Francesco Di Sarcina

segretario generale

avv. Mario Chiofalo

presidente

ing. Vincenzo Garofalo



allegato **D.2**

INDICE

1.	INTRODUZIONE	7
2.	ANDAMENTO “STORICO” COMPLESSIVO	8
3.	TRAGHETTAMENTO DELLO STRETTO.....	15
3.1.	<i>Linee, operatori, navi</i>	<i>15</i>
3.2.	<i>Caratteristiche del servizio attuale</i>	<i>24</i>
3.3.	<i>Tremestieri: primi dati di esercizio</i>	<i>44</i>
3.4.	<i>Scenari previsionali</i>	<i>47</i>
3.4.1.	<i>Premesse, metodologia</i>	<i>47</i>
3.4.2.	<i>Elementi dello SIA del Ponte sullo Stretto.....</i>	<i>47</i>
3.4.3.	<i>Altre considerazioni, conclusioni</i>	<i>50</i>
4.	“AUTOSTRADE DEL MARE”	54
4.1.	<i>Linee, operatori, navi</i>	<i>54</i>
4.2.	<i>Caratteristiche del servizio attuale</i>	<i>54</i>
4.3.	<i>Scenari previsionali</i>	<i>64</i>
4.3.1.	<i>Introduzione, indirizzi comunitari.....</i>	<i>64</i>
4.3.2.	<i>Indirizzi e normative nazionali</i>	<i>67</i>
4.3.3.	<i>Evoluzione in atto nel mercato.....</i>	<i>69</i>
4.3.4.	<i>Tendenze di sviluppo del settore</i>	<i>75</i>
4.3.5.	<i>Posizionamento di Messina</i>	<i>76</i>
4.3.6.	<i>Esigenze di spazi ed accosti, scenari di sviluppo.....</i>	<i>77</i>
4.4.	<i>Interviste con operatori (schede di sintesi).....</i>	<i>79</i>
5.	CROCIERE	85
5.1.	<i>Il mercato delle crociere</i>	<i>85</i>
5.2.	<i>Le caratteristiche e le strategie degli operatori – le navi da crociera.....</i>	<i>86</i>
5.3.	<i>I porti e i servizi portuali</i>	<i>90</i>
5.4.	<i>Il ruolo del territorio per lo sviluppo delle crociere.....</i>	<i>93</i>
5.5.	<i>Le crociere a Messina – Caratteristiche della situazione attuale.....</i>	<i>95</i>

5.6.	<i>Considerazioni di sintesi</i>	97
5.7.	<i>Riflessioni conclusive su obiettivi e scenari</i>	100
6.	ALTRI TRAFFICI COMMERCIALI	104
7.	DIPORTO NAUTICO	107
7.1.	<i>Premesse</i>	107
7.2.	<i>La flotta da diporto in Sicilia</i>	107
7.3.	<i>La domanda potenziale di posti barca</i>	108
7.4.	<i>Indicatori dello sviluppo portuale</i>	109
7.5.	<i>La domanda interna</i>	109
7.6.	<i>La domanda esterna</i>	110
7.7.	<i>Dimensioni e prospettive del movimento stagionale.</i>	111
7.8.	<i>Settore del noleggio</i>	111

FIGURE

Fig. 2.1	Porto di Messina. Andamento storico complessivo dei traffici portuali in t/anno.....	9
Fig. 2.2	Porto di Messina. Andamento storico. Traghettaggio: navi e passeggeri	10
Fig. 2.3	Porto di Messina. Andamento storico. Traghettaggio: auto e camion	11
Fig. 2.4	Porto di Messina. Andamento storico. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno auto, passeggeri, camion e semirimorchi.....	12
Fig. 2.5	Porto di Messina. Andamento storico. Crocierismo: navi e passeggeri	13
Fig. 2.6	Porto di Messina. Andamento storico. Traffico commerciale: navi e merci.	14
Fig. 3.1	Sistema portuale dello Stretto	16
Fig. 3.2	Porto di Messina. Traghettaggio. Dettaglio anni 2002÷2006 per auto e camion e per operatore.....	25
Fig. 3.3	Porto di Messina. Traghettaggio. Ripartizione movimentazione veicoli e passeggeri per linea e per operatore – anno 2004.....	26
Fig. 3.4	Porto di Messina. Traghettaggio. Ripartizione movimentazione veicoli e passeggeri per linea e per operatore – anno 2005.....	27
Fig. 3.5	Porto di Messina. Traghettaggio. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – anno 2004.....	28
Fig. 3.6	Porto di Messina. Traghettaggio. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – anno 2005.....	29
Fig. 3.7	Porto di Messina. Traghettaggio. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – agosto 2004.....	30
Fig. 3.8	Porto di Messina. Traghettaggio. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – agosto 2005.....	31
Fig. 3.9	Porto di Messina. Traghettaggio. Ripartizione traffico camion per dimensione – anno 2004.....	32
Fig. 3.10	Porto di Messina. Traghettaggio. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto e camion – operatore CARONTE TOURIST.....	33
Fig. 3.11	Porto di Messina. Traghettaggio. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di passeggeri, corse – operatore CARONTE TOURIST.....	34

Fig. 3.12	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri per corsa – operatore CARONTE TOURIST.....	35
Fig. 3.13	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2005. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri – operatore CARONTE TOURIST.....	36
Fig. 3.14	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri – operatore R.F.I.....	37
Fig. 3.15	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2005. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri – operatore R.F.I.....	38
Fig. 3.16	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto e camion – operatore MERIDIANO	39
Fig. 3.17	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di passeggeri e corse – operatore MERIDIANO.....	40
Fig. 3.18	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri per corsa – operatore MERIDIANO	41
Fig. 3.19	Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2005. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri per corsa – operatore MERIDIANO	42
Fig. 3.20	Porto di Messina. Traghettiamento: n° di corse/ora offerte dai diversi operatori (maggio 2004).....	43
Fig. 3.21	Porto di Tremestieri. Andamento mensile movimentazione mezzi commerciali pesanti	45
Fig. 3.22	Porto di Tremestieri. Traghettiamento. Andamento mensile auto e passeggeri 2006	46
Fig. 3.23	Movimentazione attraverso lo Stretto. Traffico base: arrivi + partenze	52
Fig. 3.24	Previsioni di traghettiamento di autovetture ex SIA del Ponte	53
Fig. 3.25	Previsioni di traghettiamento di autocarri ex SIA del Ponte	53
Fig. 4.1	Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: auto e passeggeri, arrivi e partenze	57
Fig. 4.2	Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: auto e passeggeri, arrivi e partenze mensili 2004	58

Fig. 4.3	Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: camion e semirimorchi, arrivi e partenze mensili 2004	59
Fig. 4.4	Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: auto e passeggeri, arrivi e partenze mensili 2005	60
Fig. 4.5	Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: percentuali di mezzi accompagnati (anni 2002-2003-2004).....	61
Fig. 4.6	Autostrade del Mare. Linea Messina-Salerno. Orari dal 16/09/2006 al 30/06/2007 (orario invernale 2007)	62
Fig. 4.7	Autostrade del Mare. Linea Messina-Salerno. Orari dal 1/07/2007 al 15/09/2007 (orario estivo 2007)	63
Fig. 5.1	Porto di Messina. Crocierismo. Passeggeri per nave. Passeggeri e navi primi otto mesi 2006.....	103
Fig. 6.1	Porto di Messina. Traffico commerciale. Navi e merci, arrivi e partenze ..	105
Fig. 6.2	Porto di Messina. Traffico commerciale. Tonnellate di merci per nave. Composizione percentuale di merci nel 2006.....	106

1. INTRODUZIONE

Il presente documento illustra le caratteristiche dei traffici marittimi svolti nel porto di Messina e – a partire dal marzo 2006 – nel nuovo polo portuale di Tremestieri.

Si fornisce dapprima una sintesi complessiva dei dati “storici” e si analizzano quindi in dettaglio le tipologie e le componenti più significative per tutti gli aspetti di interesse, comprese le caratteristiche delle navi utilizzate, ed in particolare:

- traghettamento dello Stretto di automezzi su gomma e di passeggeri (per il tema del sistema ferroviario e del traghettamento dello Stretto di merci e passeggeri su ferro si rimanda all’elaborato E “Aspetti di pianificazione e studi di settore (Messina)”);
- “autostrade del mare” con navi RoRo merci e/o miste passeggeri/merci;
- crociere;
- altri traffici commerciali ed industriali.

Su queste basi, con riferimento ad ulteriori considerazioni nonché a specifiche interviste ad operatori nei settori più dinamici e significativi, si elaborano infine gli scenari previsionali relativi ai volumi ed alle caratteristiche dei traffici, alla tipologia delle navi che verranno impiegate, alle conseguenti esigenze infrastrutturali ed operative, etc., di cui tener conto nella stesura del PRP.

Il dott. Andrea Costa ha collaborato allo studio relativo alle crociere (cap. 5) e la società Tbridge a quello relativo alle “autostrade del mare” (punto 4.3 e seguenti) ed ha eseguito le relative interviste con operatori del settore.

Il rapporto si conclude con la presentazione degli scenari e degli obiettivi del PRP anche in tema di nautica da diporto.

2. ANDAMENTO “STORICO” COMPLESSIVO

La Fig. 2.1 illustra l’andamento complessivo dei traffici del porto di Messina, espressi in tonnellate annue, come richiesto dall’art. 6 della L. 84/94.

Le successive figure si riferiscono alle componenti più significative dei traffici portuali. In particolare:

- **traghettamento dello Stretto.** Le Figure 2.2 e 2.3 illustrano l’andamento registrato in termini di arrivi e partenze delle navi di linea, di passeggeri auto e camion trasportati. I dati non comprendono il traghettamento di carrozze passeggeri e carri merci ferroviari. Da notare che, a partire dal marzo 2006 la movimentazione di veicoli commerciali pesanti si è attestata al nuovo polo portuale di Tremestieri, con le modalità descritte nei successivi paragrafi;
- **“autostrade del mare”.** Un regolare servizio di linea (Messina-Salerno) si è attivato nel 2002. La Figura 2.4 illustra l’andamento complessivo, esaminato più in dettaglio nei successivi paragrafi, in termini di passeggeri, automobili ed automezzi commerciali trasportati nei due sensi.
- **crociere.** Le toccate di navi da crociera registrate a Messina ed i passeggeri in transito sono mostrati nella Figura 2.5;
- **altri traffici commerciali.** La Figura 2.6 illustra infine – in termini di arrivi più partenze di navi e di merci imbarcate e sbarcate – l’andamento complessivo dei rimanenti traffici commerciali registrati nel porto di Messina.

	unità	2002	2003	2004	2005	2006
merci liquide , di cui:	t	193.068	271.013	318.812	233.864	40.935
- prodotti petroliferi, derivati, gas	t	-	-	-	-	-
- altre rinfuse liquide	t	193.068	271.013	318.812	233.864	40.935
merci secche , di cui:	t	8.457.345	8.311.552	8.692.043	8.848.451	9.892.388
- rinfuse solide	t	130.773	129.769	126.049	121.244	168.884
- contenitori	TEU	-	-	-	-	-
- RoRo	t	5.963.162	5.880.622	6.109.318	6.335.880	7.251.993
- altro (compreso carri merci ferrovia)	t	2.363.410	2.301.161	2.456.676	2.391.327	2.471.511
TOTALE	t	8.650.413	8.582.565	9.010.855	9.082.315	9.933.323

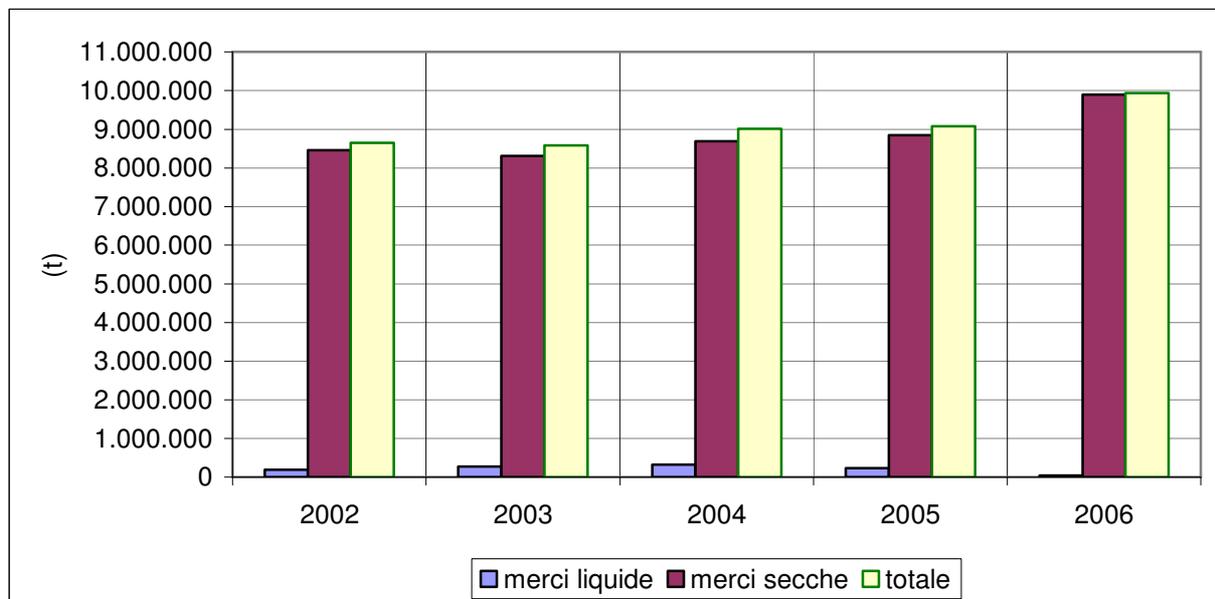


Fig. 2.1 Porto di Messina. Andamento storico complessivo dei traffici portuali in t/anno

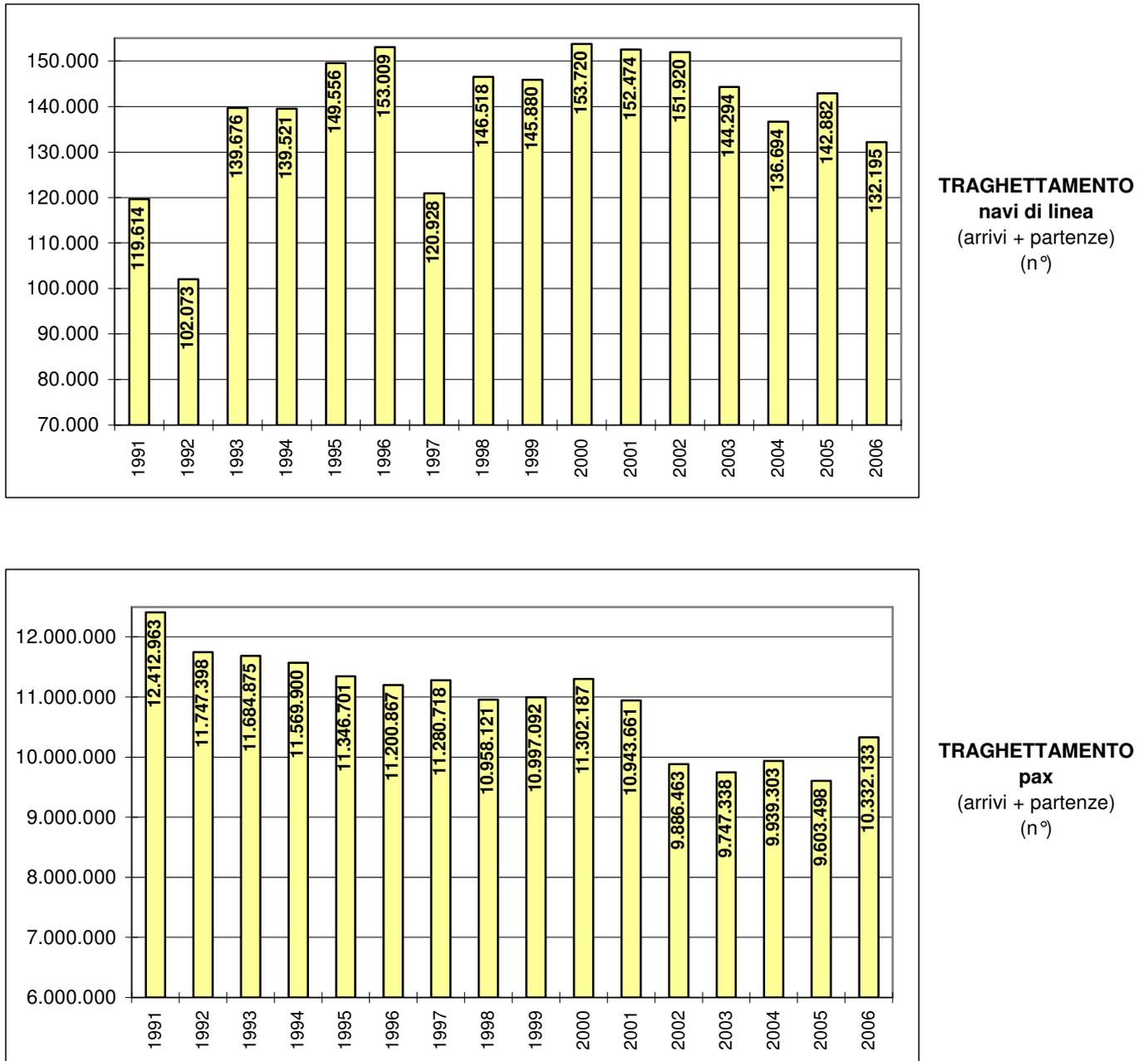


Fig. 2.2 Porto di Messina. Andamento storico. Traghettamento: navi e passeggeri

(Nota: il traffico passeggeri è da intendersi in sbarco ed imbarco da attività di collegamento nello Stretto di Messina con traghetti ed aliscafi)

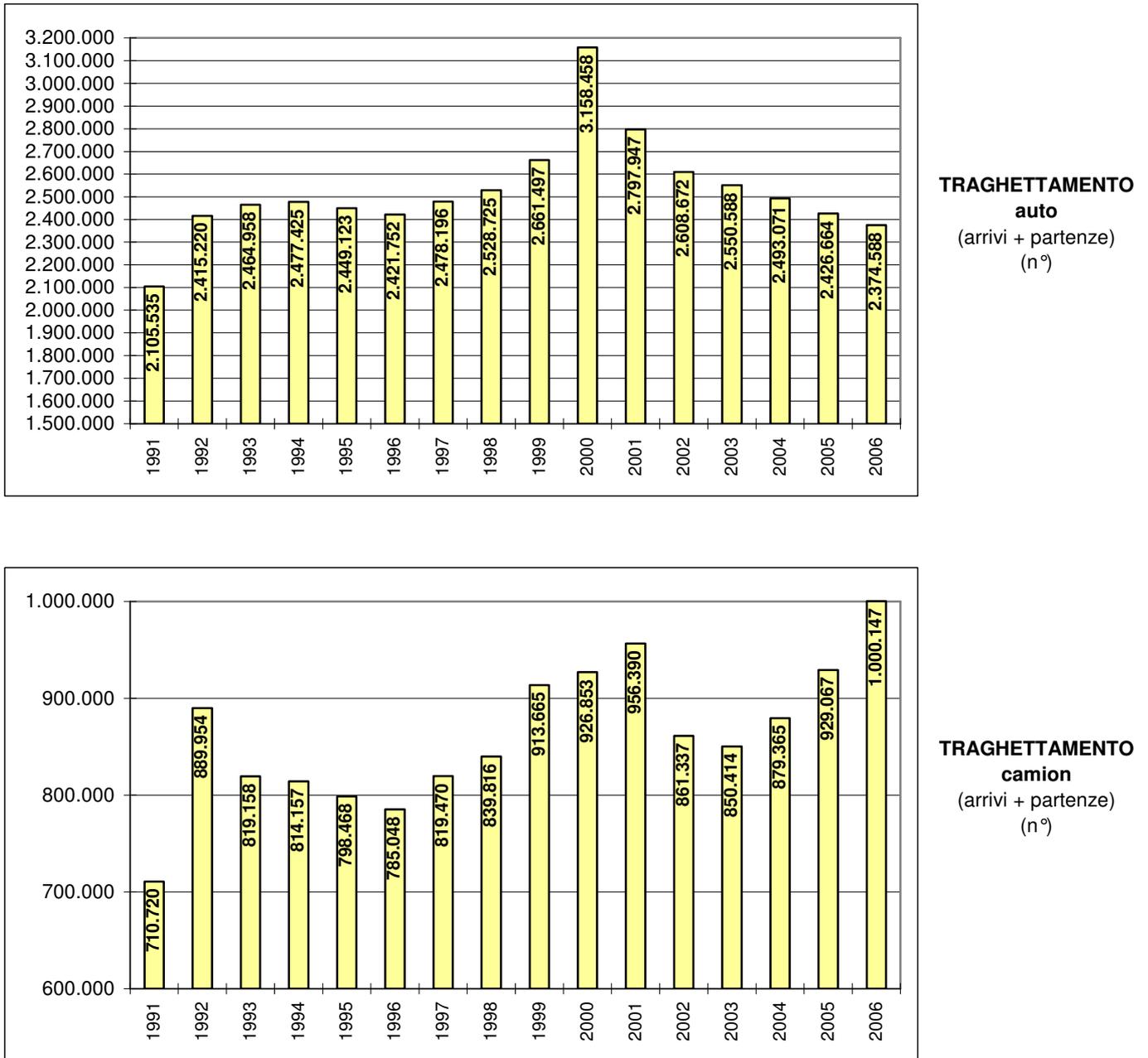


Fig. 2.3 Porto di Messina. Andamento storico. Traghettamento: auto e camion

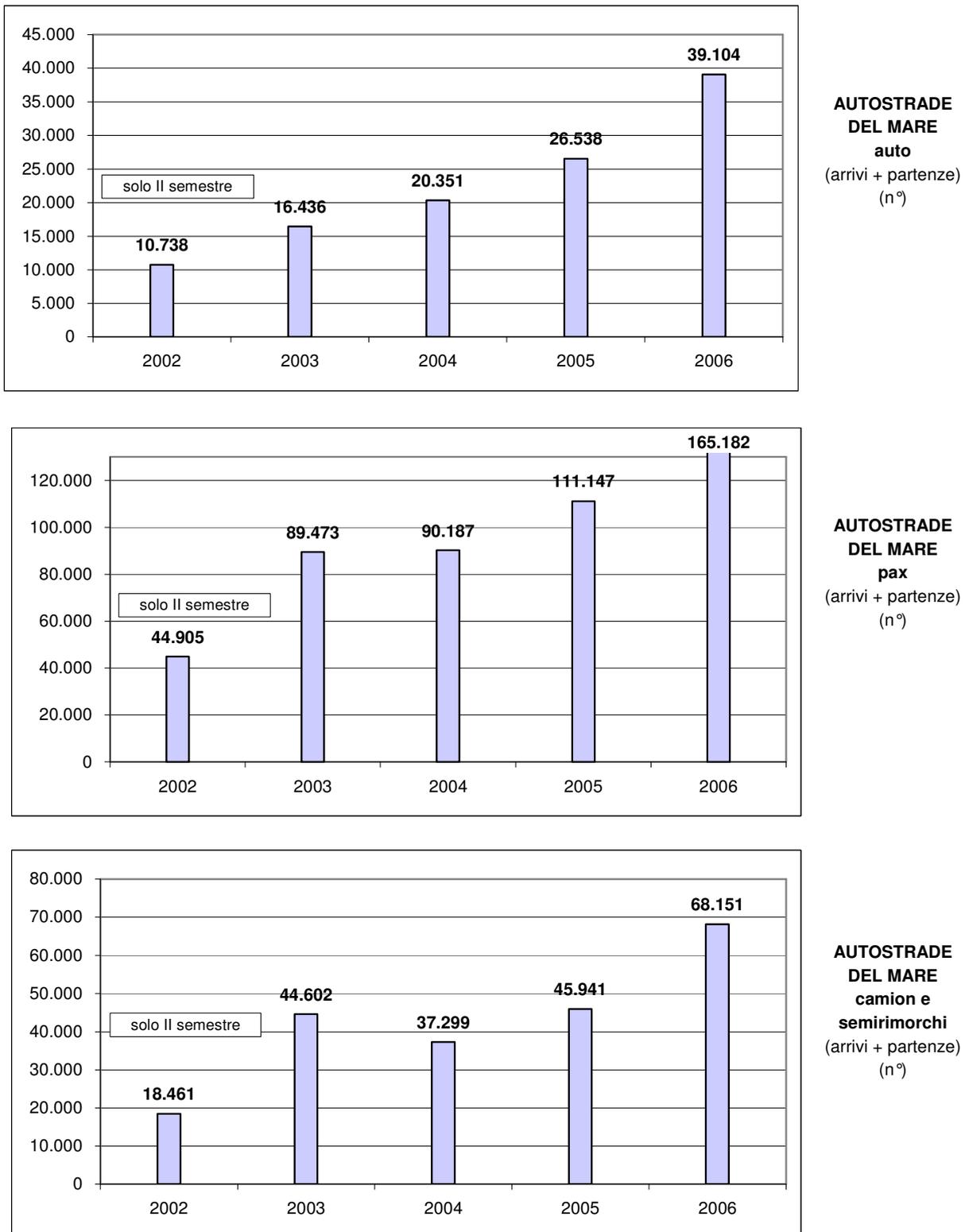
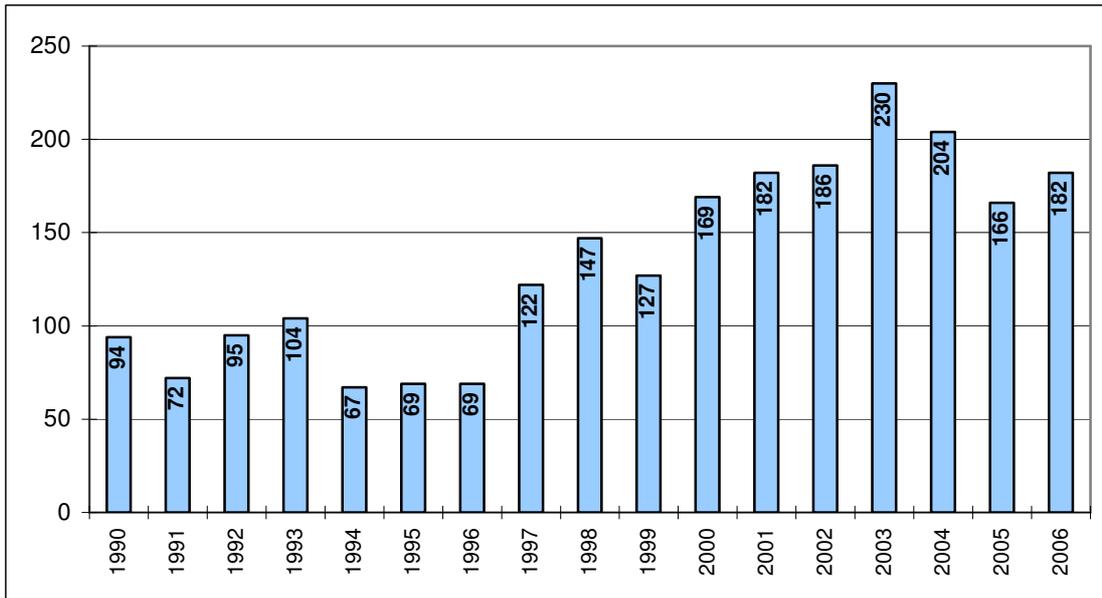
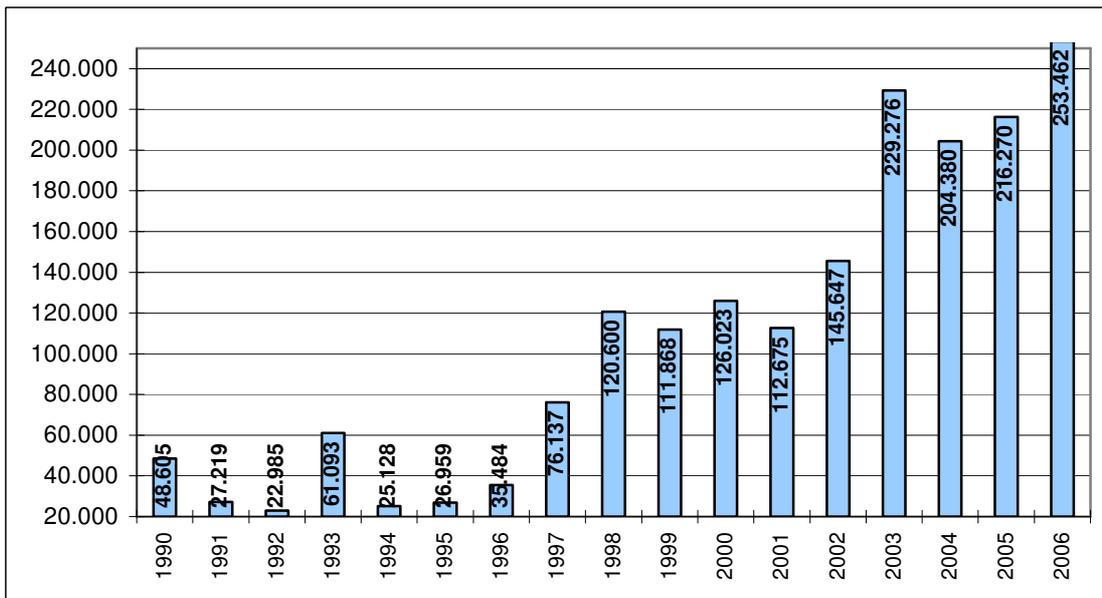


Fig. 2.4 Porto di Messina. Andamento storico. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno auto, passeggeri, camion e semirimorchi



CROCIERISMO
navi da
crociera
"in sosta"
(n° toccate)



CROCIERISMO
pax
(n° transiti)

Fig. 2.5 Porto di Messina. Andamento storico. Crocierismo: navi e passeggeri

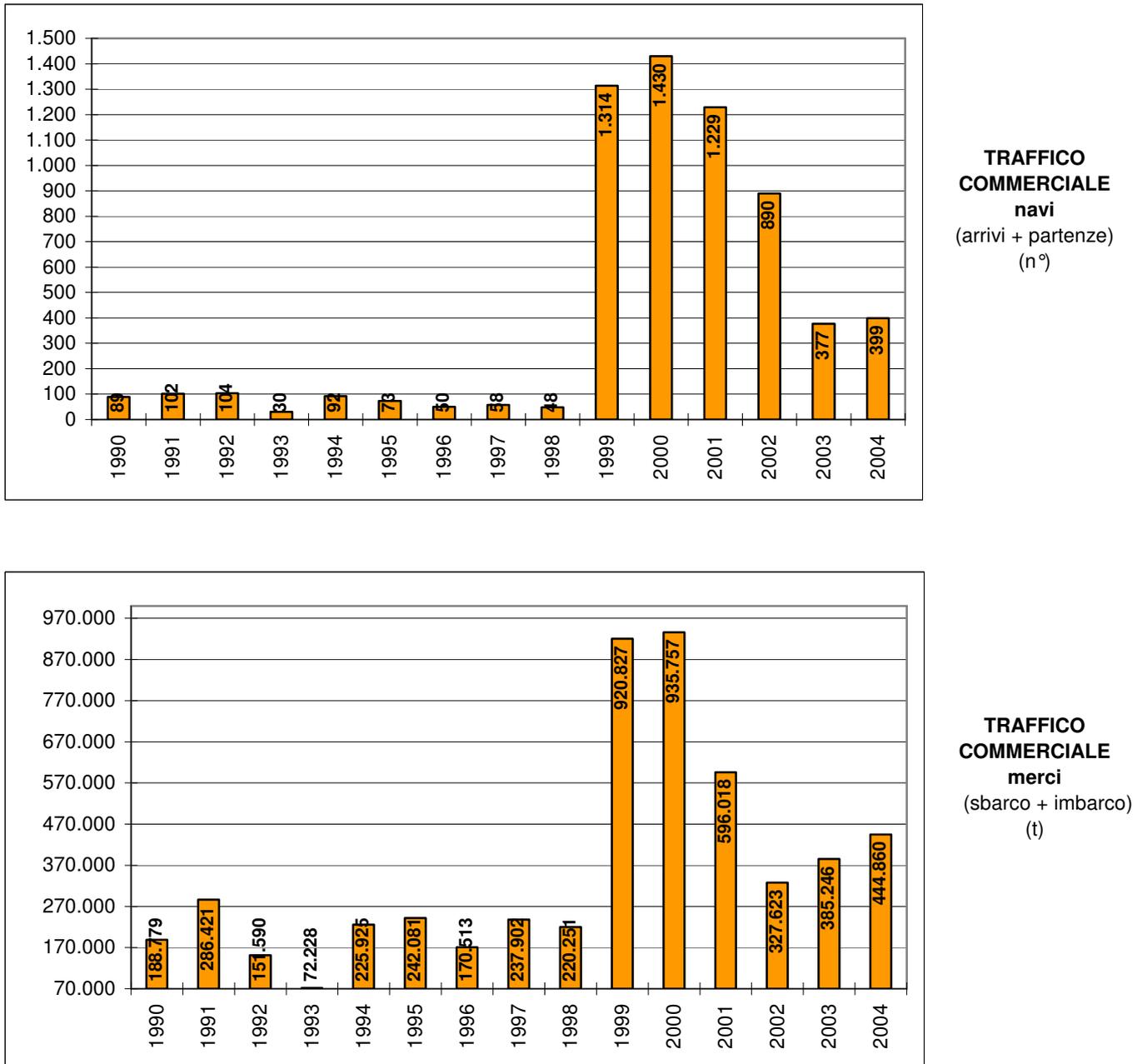


Fig. 2.6 Porto di Messina. Andamento storico. Traffico commerciale: navi e merci

(dal 1988 Messina è stata utilizzata come porto per l'approvvigionamento delle isole Eolie)

3. TRAGHETTAMENTO DELLO STRETTO

3.1. Linee, operatori, navi

Il traghettamento dello Stretto di passeggeri, automobili e mezzi commerciali gommati si svolge attualmente tra Messina (a partire dal marzo 2006 anche dal nuovo polo portuale di Tremestieri) e Villa san Giovanni nonché – in misura assai minore – tra Messina e Reggio Calabria (cfr. Figura 3.1).

Le compagnie di navigazione attive e le caratteristiche delle navi di linea attualmente impiegate sono riepilogate nel seguito.

I servizi attestati al polo di Tremestieri sono gestiti dalla società “Terminal Tremestieri s.r.l.”, che riunisce tre operatori: Caronte & Tourist, Meridiano e Bluvia, utilizzando navi appartenenti ai diversi armatori.

- **CARONTE & TOURIST.** La Compagnia opera esclusivamente su Villa San Giovanni, da Messina (rada di San Francesco) e Tremestieri (tramite la “Terminal Tremestieri s.r.l.”).

La flotta attualmente impiegata comprende 14 navi, con le caratteristiche riportate nel prospetto che segue.

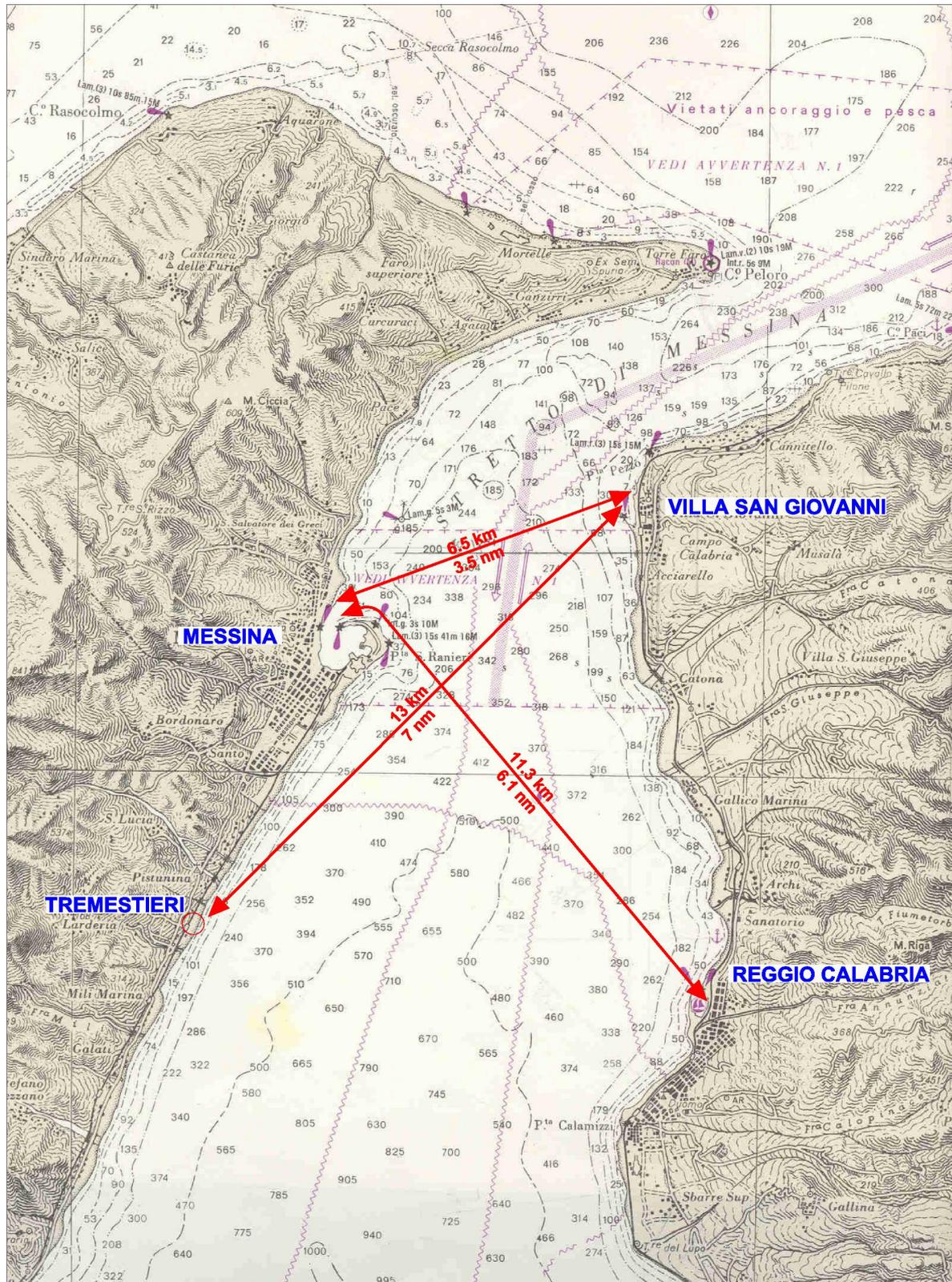


Fig. 3.1 Sistema portuale dello Stretto

nome	dimensioni			ponti (n°)	capacità di carico	
	lunghezza (m)	larghezza (m)	immersione (m)		linea di carico (m)	pax (n°)
Helga	76,50	17,02	3,69	1	350	286
Caronte	76,50	17,02	3,69	1	350	288
Bridge	94,18	17,00	3,84	1	450	389
Ulisse	94,18	17,30	3,84	1	450	389
Ostfold	99,86	17,80	3,80	1 (*)	690	229
Acciarello	113,60	19,15	4,75	2	950	600
Tremestieri	113,60	19,15	4,75	2	950	600
Archimede	114,18	20,20	3,84	1	650	290
G. Franza	114,18	20,20	3,84	1	650	294
Giano	114,18	20,20	3,84	1	650	288
Villa S. Giovanni	114,18	20,20	3,84	1	650	288
Stretto Messina	114,18	20,20	3,84	1	650	288
Zancle	114,18	20,20	3,84	1	650	290
Vestfold	120,00	19,00	4,50	2	950	600

(*) ponte: 510 m; car deck: 180 m

Flotta "Caronte & Tourist" per traghettamento dello Stretto

(fonte: Caronte & Tourist)



flotta Caronte & Tourist: Tremestieri

➤ **BLUVIA** (compagnia di navigazione del gruppo R.F.I.) dispone attualmente di:

- 3 navi adibite al servizio auto, camion e passeggeri e che fanno la spola tra le due sponde offrendo un ammontare 6.500 posti auto al giorno;
- 4 navi traghetto dedicate al trasporto promiscuo treni-gommato con un'offerta di 6.000 posti auto al giorno;
- 3 navi passeggeri riservate ai collegamenti veloci fra Reggio Calabria, Messina e l'aeroporto dello Stretto "Tito Minniti".

nome	bidirez.	lunghezza (m)	larghezza (m)	pescaggio (m)	pax (n°)	CAPACITA' di CARICO	
						auto (n°)	camion (n°)
Enotria	SI	97	18	4	300	100	22
Budelli	-	20,44	15	9,85	-	50	16
Razzoli	-	20,44	15	9,85	-	50	16

a) solo veicoli e passeggeri

nome	bidirez.	lunghezza (m)	larghezza (m)	pescaggio (m)	pax (n°)	CAPACITA' DI CARICO			
						solo auto (n°)	solo camion 18 m (n°)	auto+binari auto (n°) binari (m)	
Villa	NO	145,06	18,42	6,59	1.000	300		150	451
Scilla	NO	146,06	18,42	6,59	1.000	300		150	451
Rosalia	NO	141,52	18,42	6,69	1.000	260		120	443
Iginia	NO	141,52	18,82	6,69	1.000	260		120	443
Sibari	NO	141,52	18,82	6,69	1.000	260		120	443
F. Morgana	NO	101,04	18,82	5,49	400	79	19	-	220
Riace	NO	99,67	18,82	5,49	400	79	19	-	220
Logudoro	NO	145,06	18,42	6,59	-	200		60	375
Garibaldi	NO	145,96	18,93	8,02	-		16		839

b) promiscuo veicoli/treni e passeggeri

nome	lunghezza (m)	larghezza (m)	pescaggio (m)	pax (n°)
Segesta Jet	50,50	8,80	1,48	398
Selinunte Jet	50,50	8,80	1,48	398
Tindari Jet	50,50	8,80	1,48	398

c) mezzi veloci solo passeggeri

Flotta "Bluvia" – tratta Messina (Stazione Marittima) / Villa San Giovanni e Messina (banchina Peloro) / Reggio Calabria
(fonte: www.tmagazineonline.com)



flotta Bluvia: Enotria



flotta Bluvia: Budelli



flotta Bluvia: Scilla



flotta Bluvia: Iginia



flotta Bluvia: Fata Morgana al nuovo approdo di Tremestieri



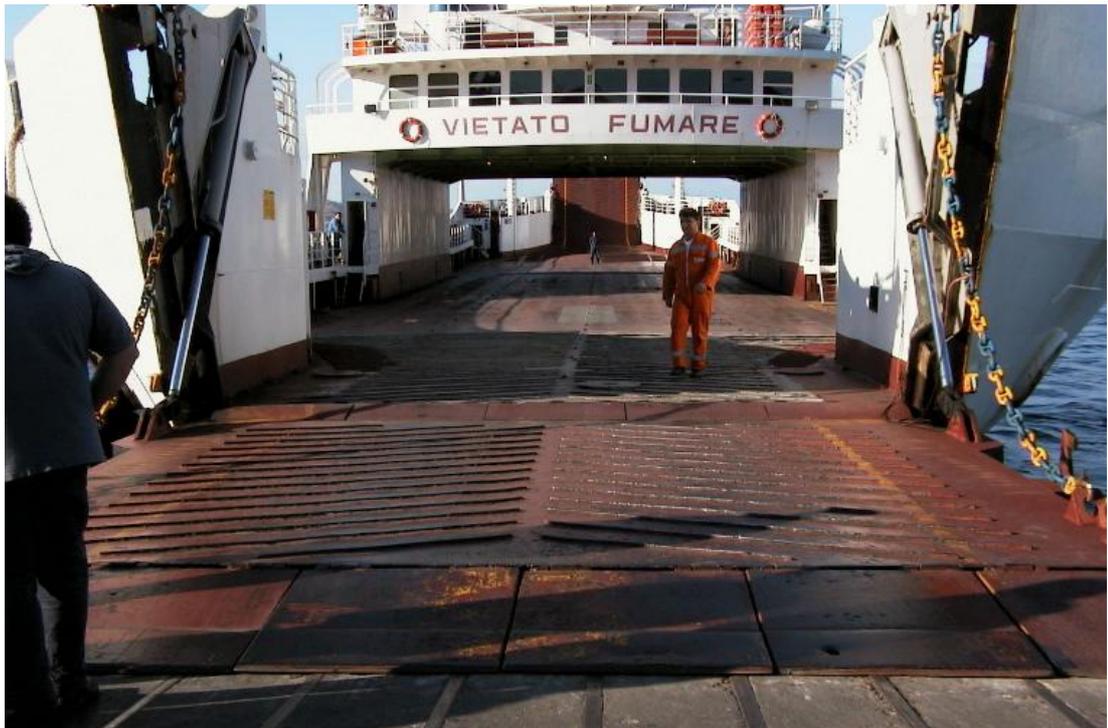
flotta Bluvia: Selinunte Jet

- **MERIDIANO.** La flotta della compagnia Meridiano è composta da 4 navi bidirezionali operanti sulla linea per Reggio Calabria, con le seguenti caratteristiche.

nome	lunghezza (m)	larghezza max (m)	pescaggio (m)	velocità max (kN)	pax (n°)	capacità di carico (auto)
Caronte	76,5	17	3,3	14	500	100
Portoferraio	67,3	11,4	2,7	14	-	-
Ulisse	94,1	17	3,8	14	500	120
Vira	49,5	10,7	3,3	9	300	60

Flotta “Meridiano” – tratta Messina / Reggio Calabria

(fonte: www.ferry-site.dk – www.meridianolines.it)



flotta Meridiano: Caronte



flotta Meridiano: Ulisse

3.2. Caratteristiche del servizio attuale

Nelle figure che seguono sono presentati i risultati di numerose elaborazioni volte a chiarire le caratteristiche di maggiore interesse del servizio di traghetti dello Stretto attualmente offerto. Nel successivo paragrafo si forniscono i dati relativi al servizio che ha iniziato ad operare nel 2006 dal nuovo polo di Tremestieri per i mezzi commerciali pesanti. In particolare:

- **linee, operatori, mezzi e passeggeri trasportati.** Le Figure 3.2÷3.9 illustrano le principali caratteristiche del servizio in termini di:
 - volumi di traffico (auto, camion) 2002-2006 e quote dei diversi operatori (Fig. 3.2);
 - ripartizione dei traffici 2004 e 2005 (auto, camion, pax) per linea (Villa S. Giovanni o Reggio Calabria) e per operatore (Fig. 3.3, 3.4);
 - incidenza del traffico di automezzi pesanti (camion) ed automobili sul traffico complessivo per linea ed operatore. Valori medi del 2004 e del 2005 e dati relativi ai soli mesi di agosto (mese nel quale si riduce assai sensibilmente il traffico di mezzi commerciali pesanti ed aumenta quello di auto rispetto ai valori medi annuali) degli stessi anni (Fig. 3.5÷3.8);
 - ripartizione del traffico 2004 di camion in funzione della lunghezza, maggiore o minore di 12 m (Fig. 3.9).

- **variabilità mensile e giornaliera** (Fig. 3.10÷3.20) della movimentazione di auto, camion e passeggeri e del numero di corse effettuate, con dati mensili relativi ai diversi operatori ed alle diverse linee negli anni 2004 e 2005. Indici mensili di numero di auto, camion e passeggeri mediamente trasportati per corsa effettuata (Fig. 3.12, 3.18). Numero di corse per ora della giornata eseguite in un mese “medio” (maggio 2004, cfr. Fig. 3.20).

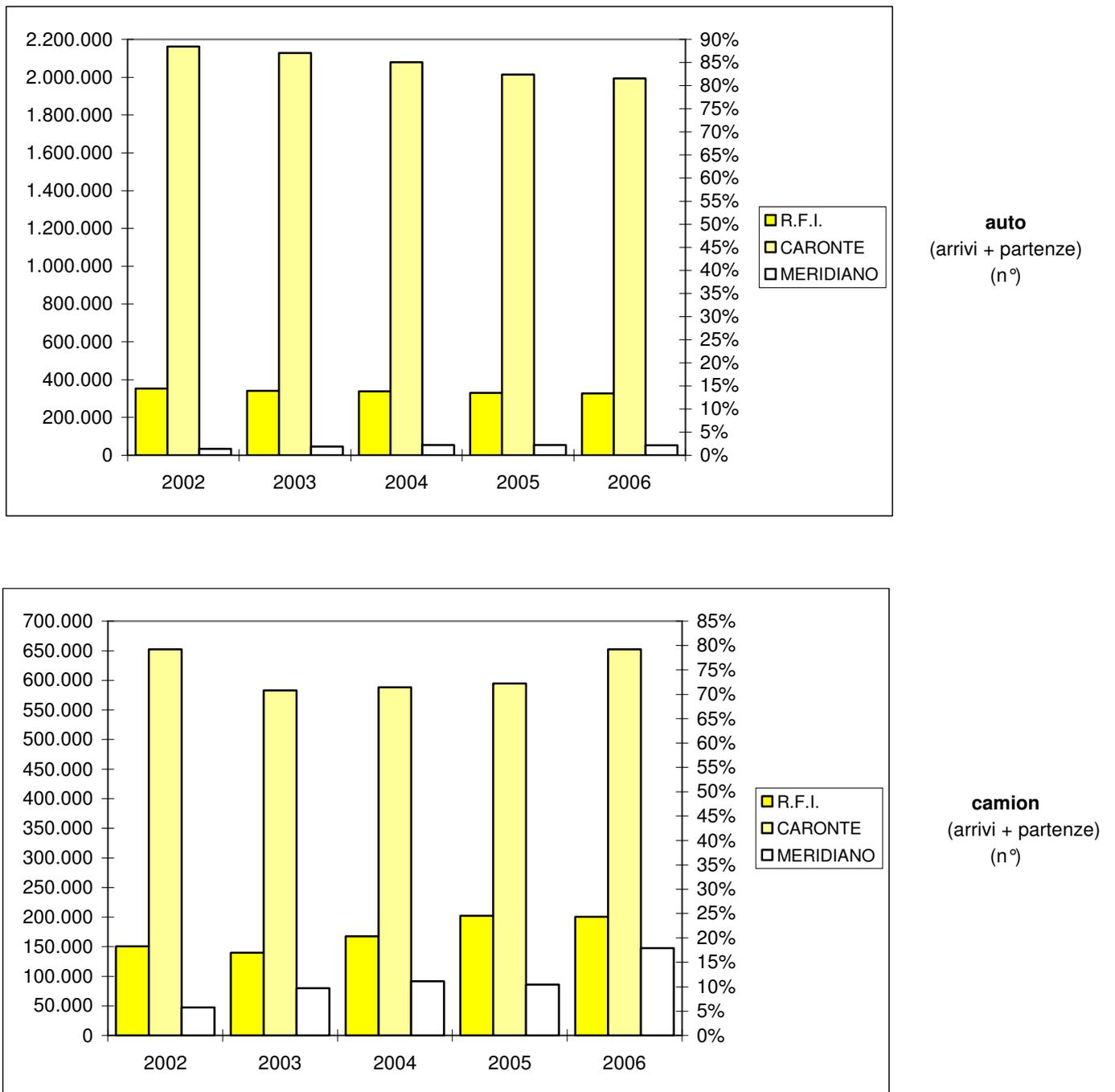


Fig. 3.2 Porto di Messina. Traghettamento. Dettaglio anni 2002÷2006 per auto e camion e per operatore

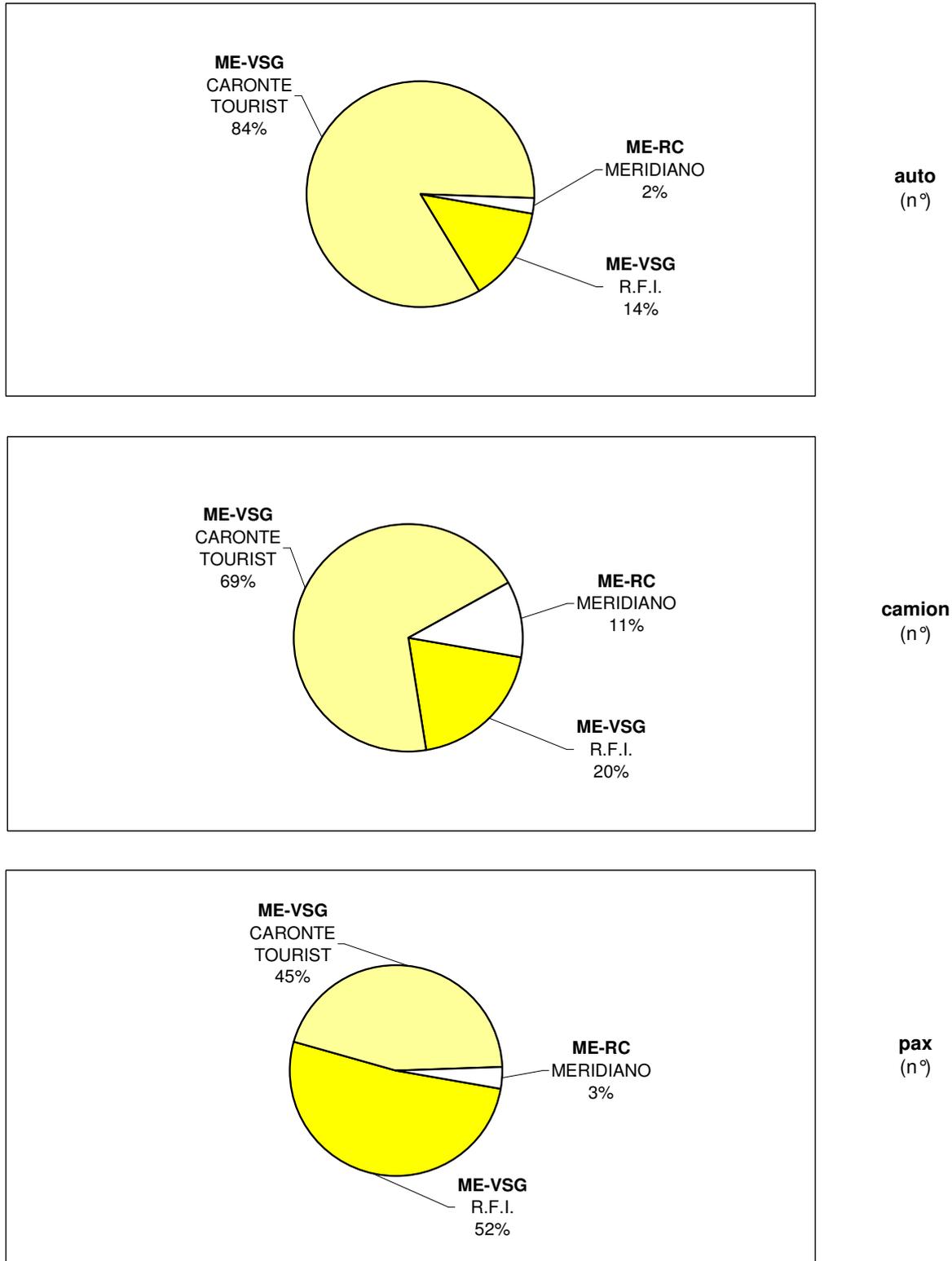


Fig. 3.3 Porto di Messina. Traghettiamento. Ripartizione movimentazione veicoli e passeggeri per linea e per operatore – anno 2004

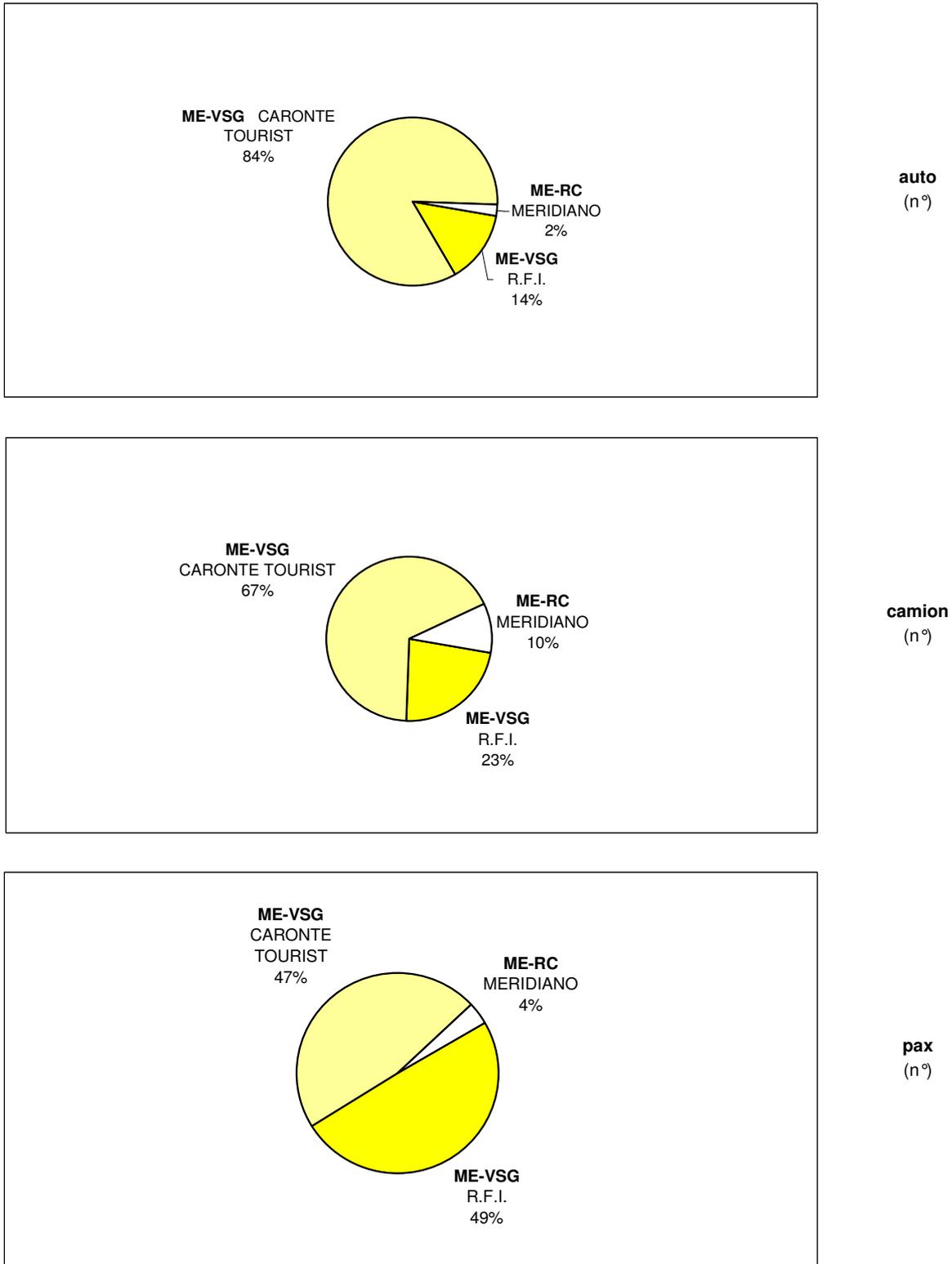


Fig. 3.4 Porto di Messina. Traghettiamento. Ripartizione movimentazione veicoli e passeggeri per linea e per operatore – anno 2005

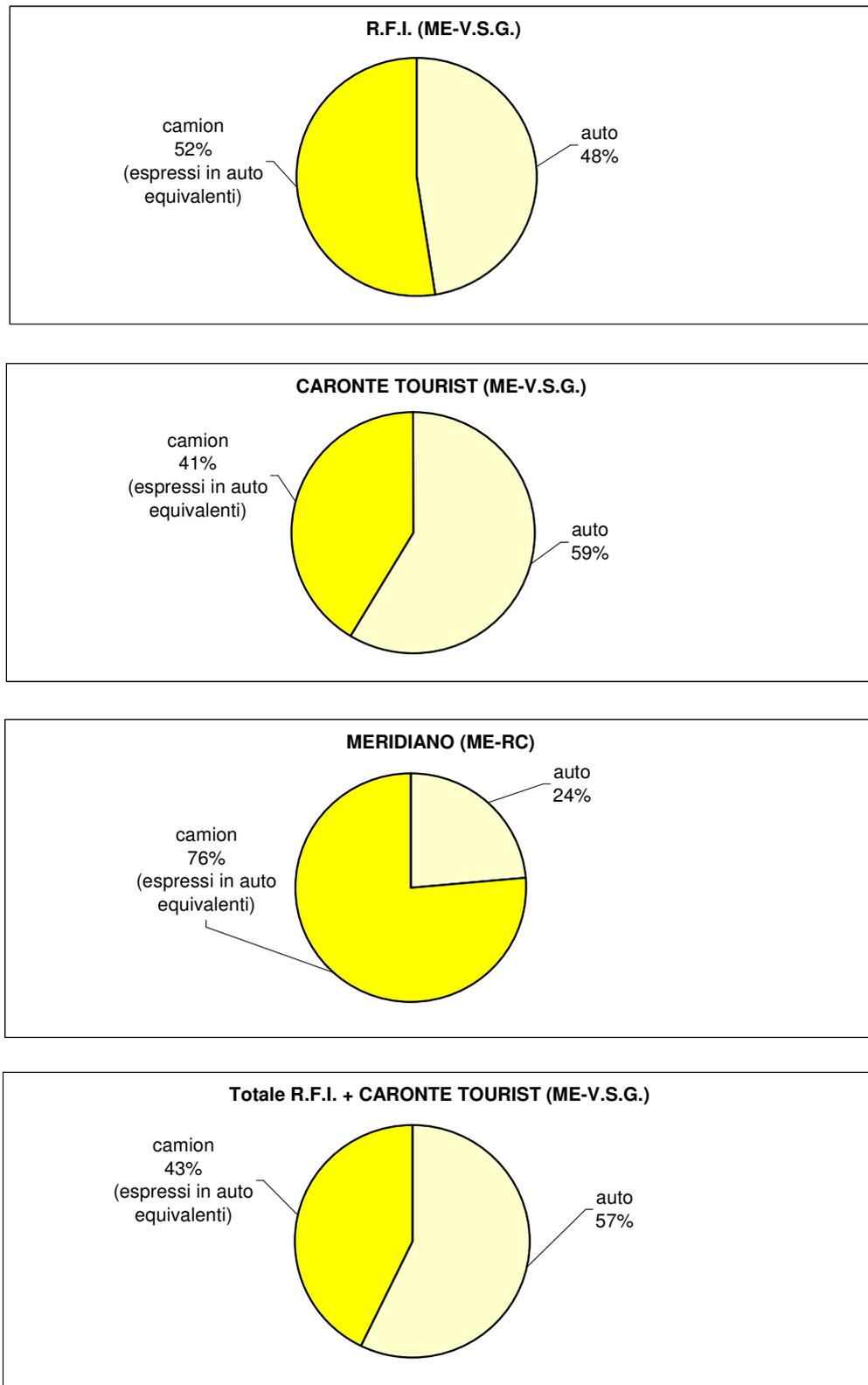


Fig. 3.5 Porto di Messina. Traghettaggio. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – anno 2004

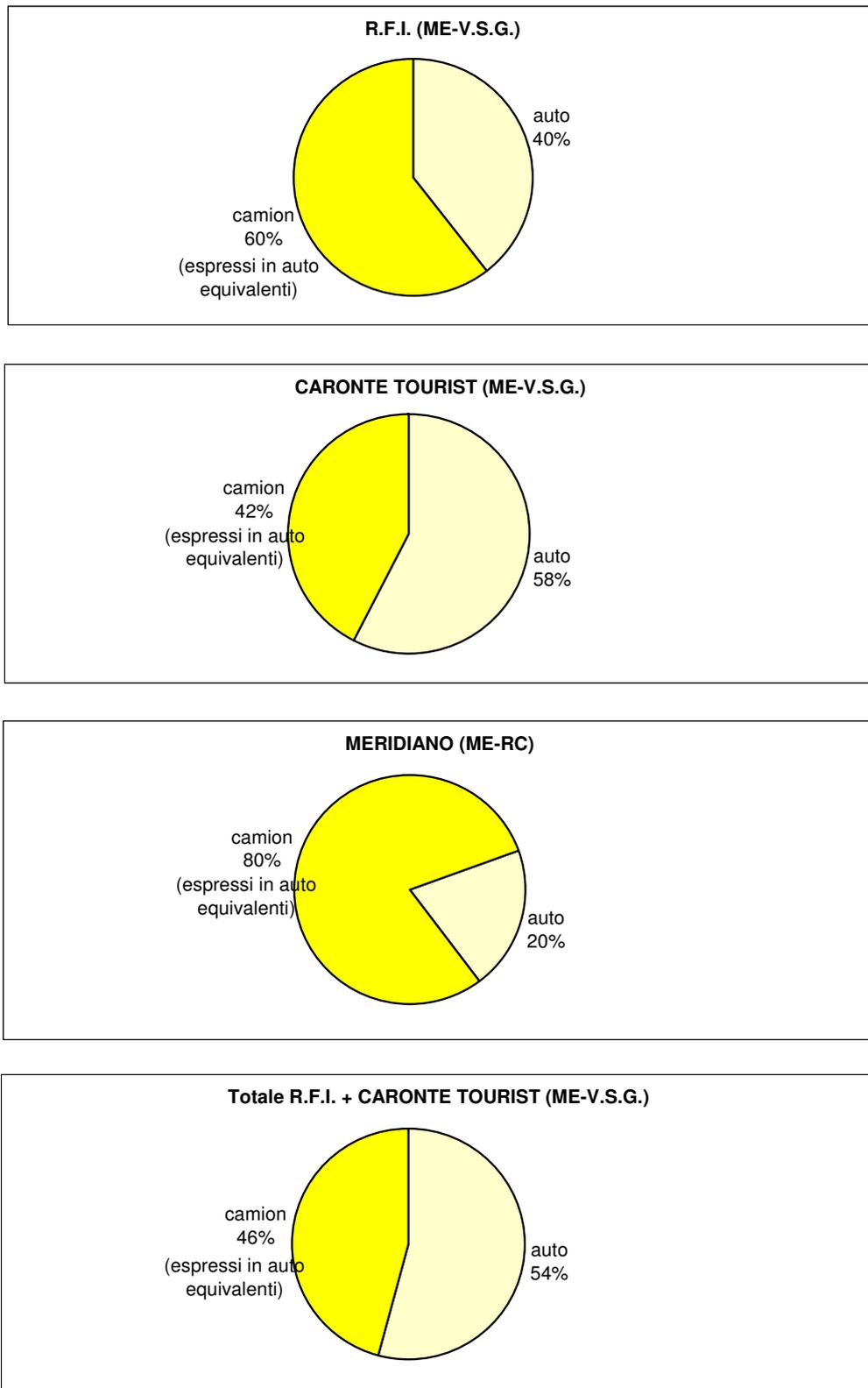


Fig. 3.6 Porto di Messina. Traghettaggio. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – anno 2005

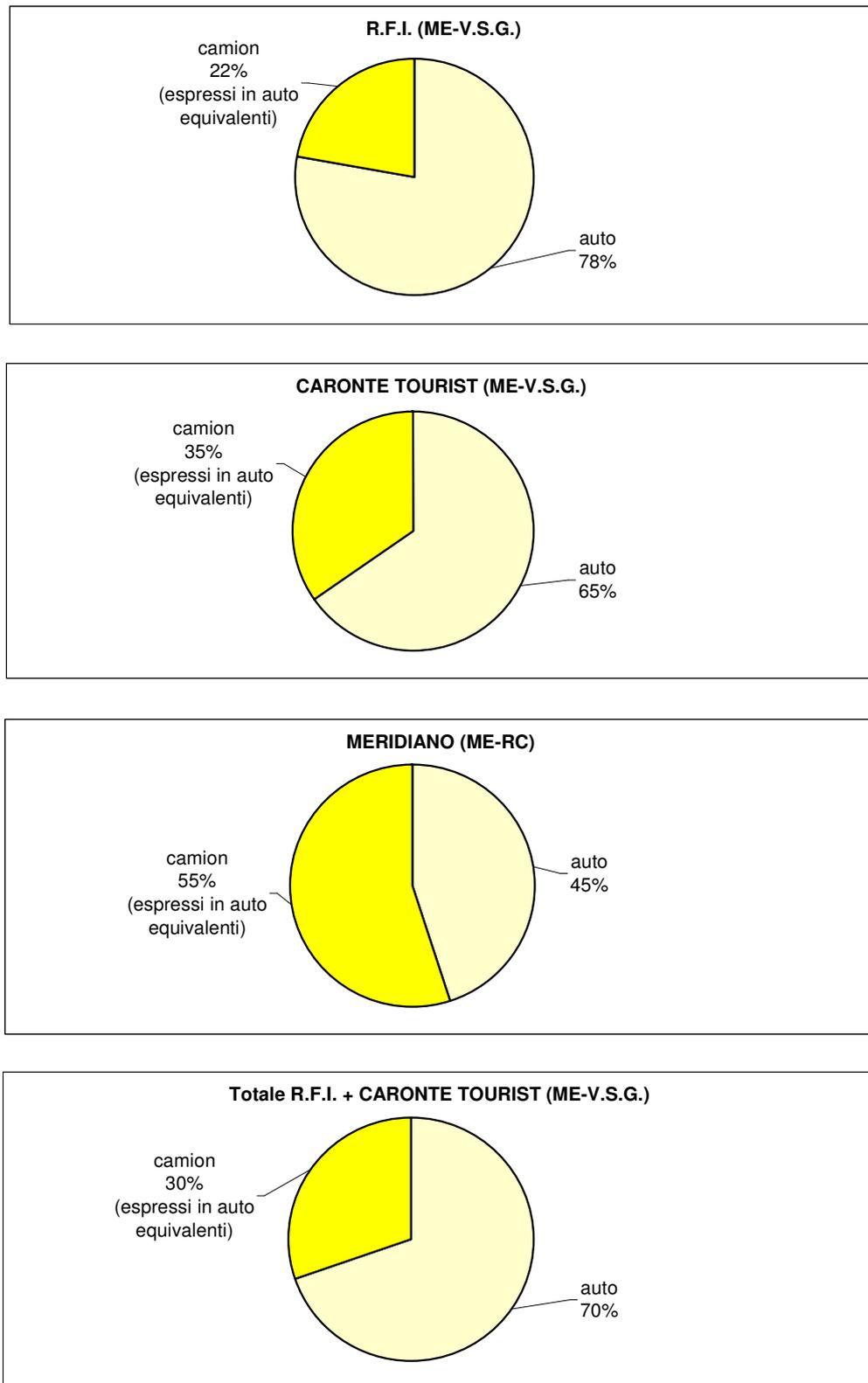


Fig. 3.7 Porto di Messina. Traghettaggio. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – agosto 2004

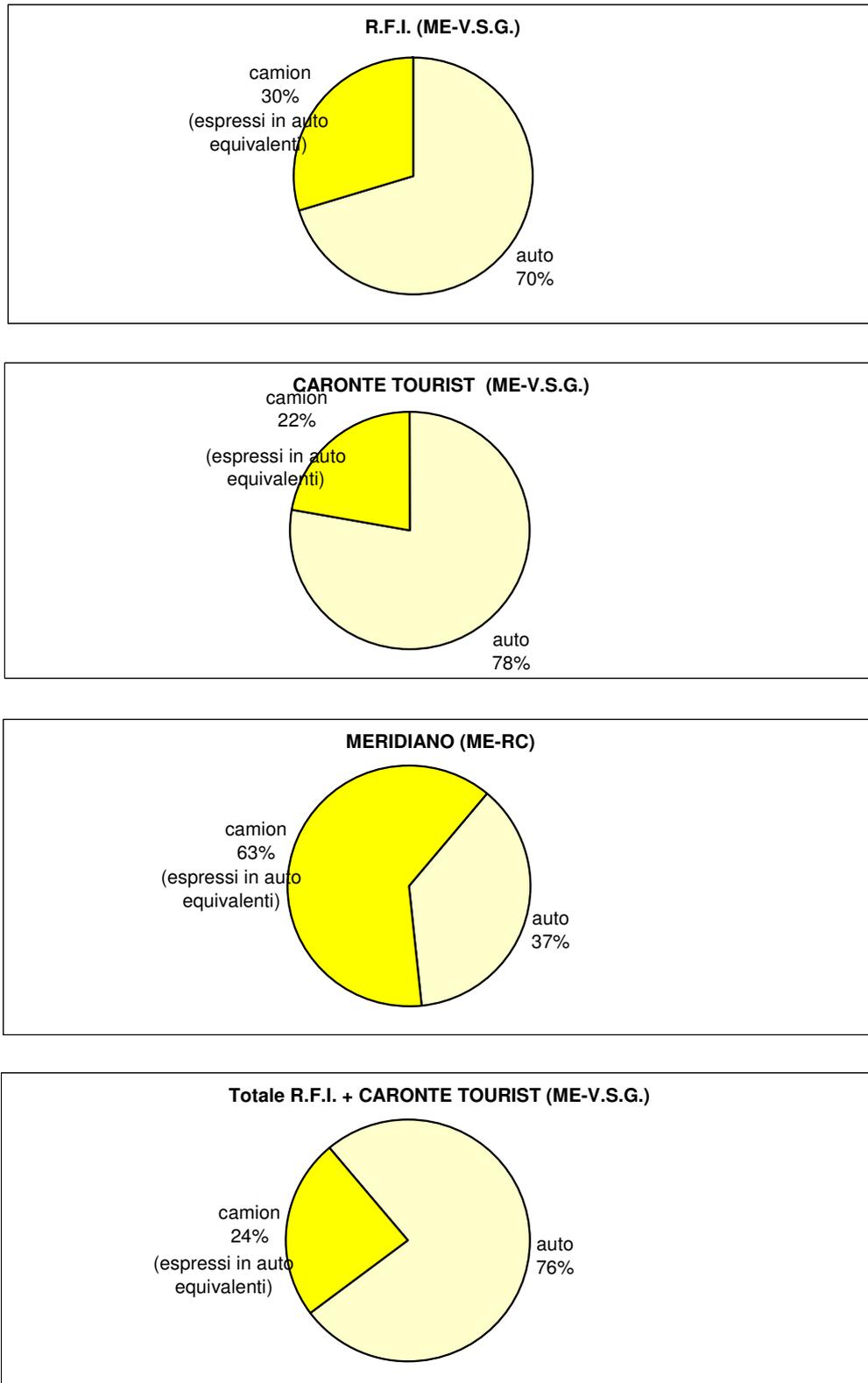


Fig. 3.8 Porto di Messina. Traghettonamento. Incidenza traffico pesante per linea e per operatore – agosto 2005

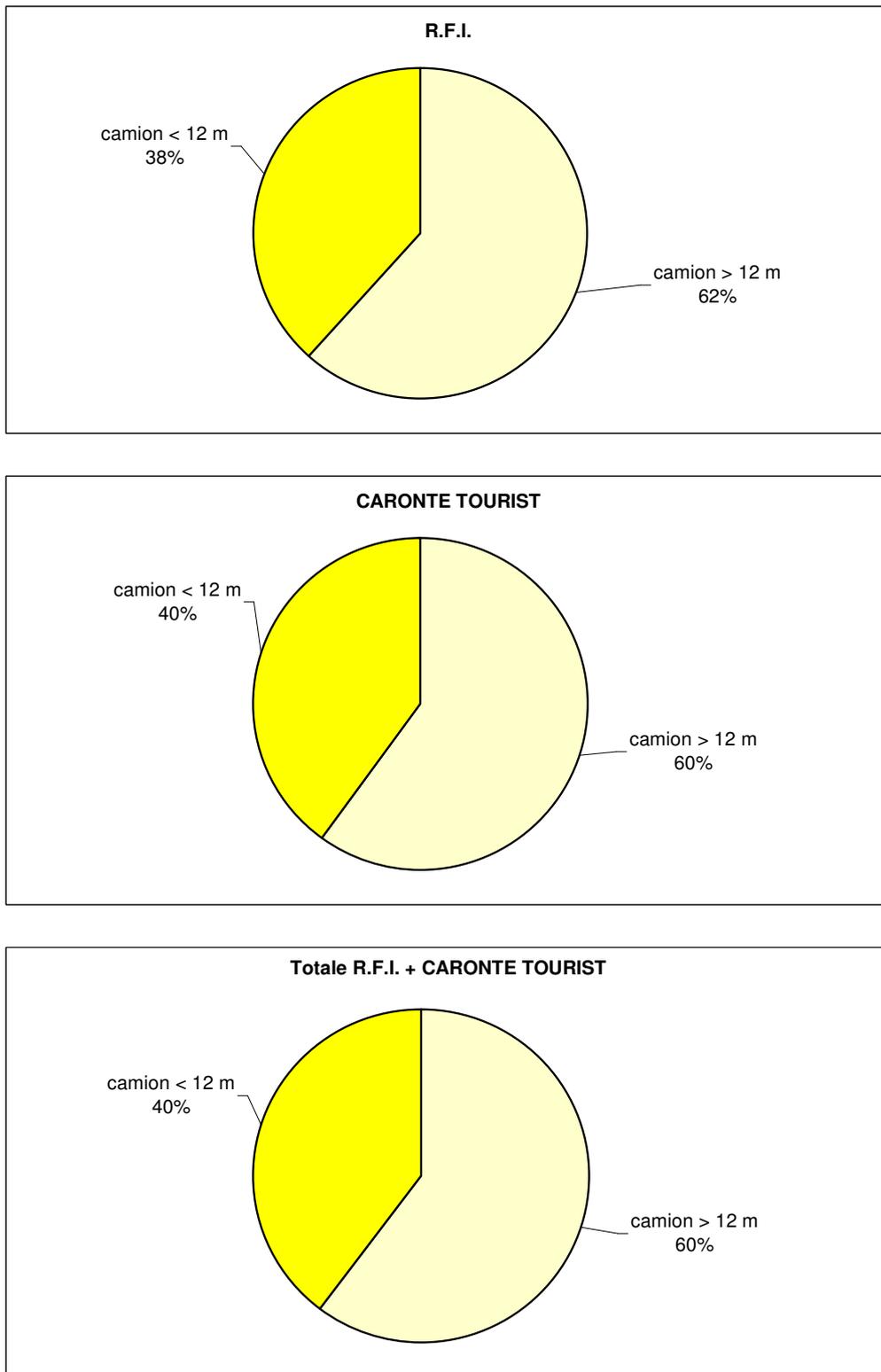


Fig. 3.9 Porto di Messina. Traghettiamento. Ripartizione traffico camion per dimensione – anno 2004

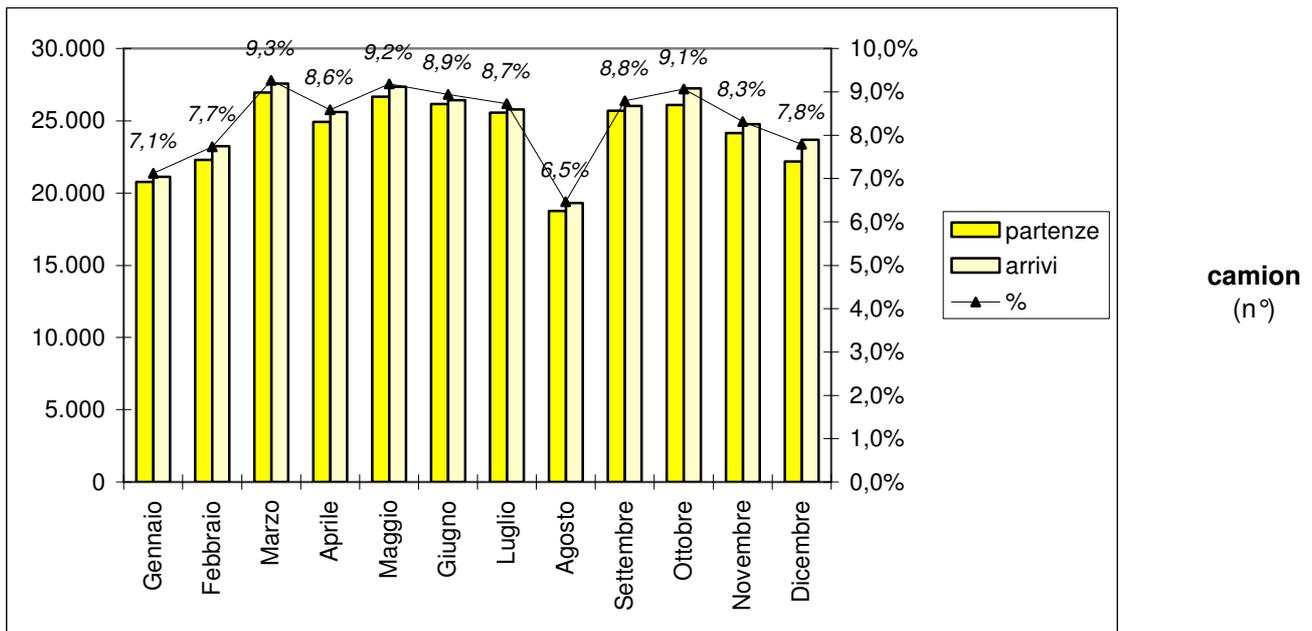
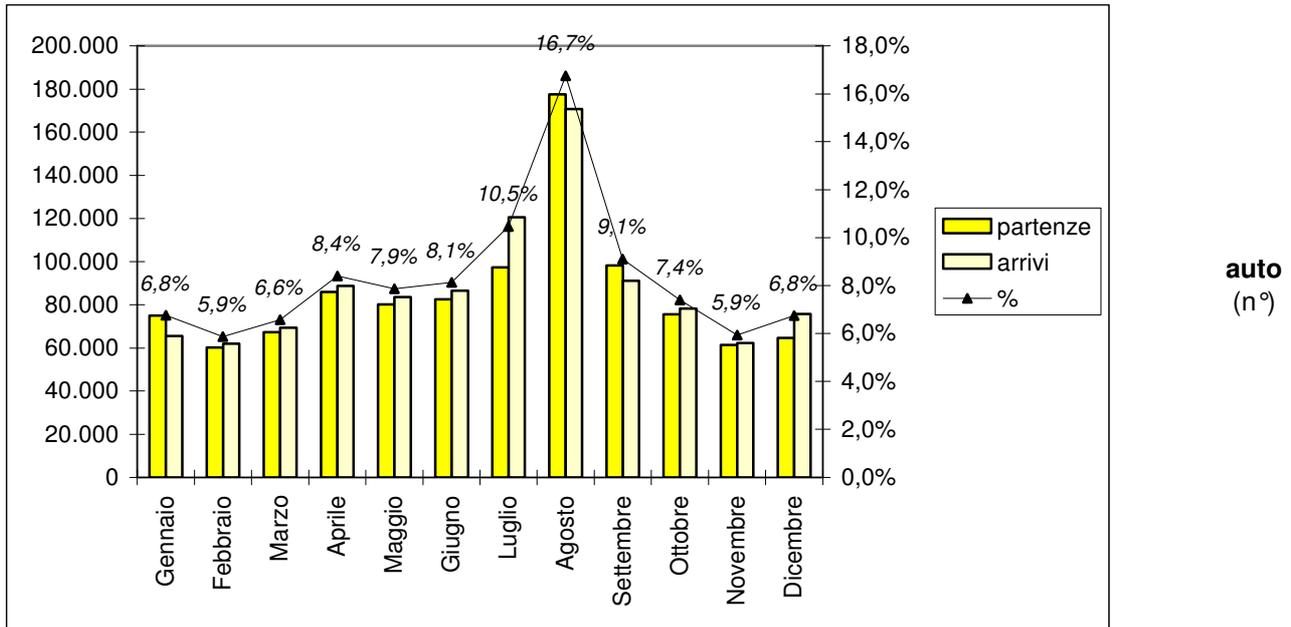


Fig. 3.10 Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto e camion – operatore CARONTE TOURIST

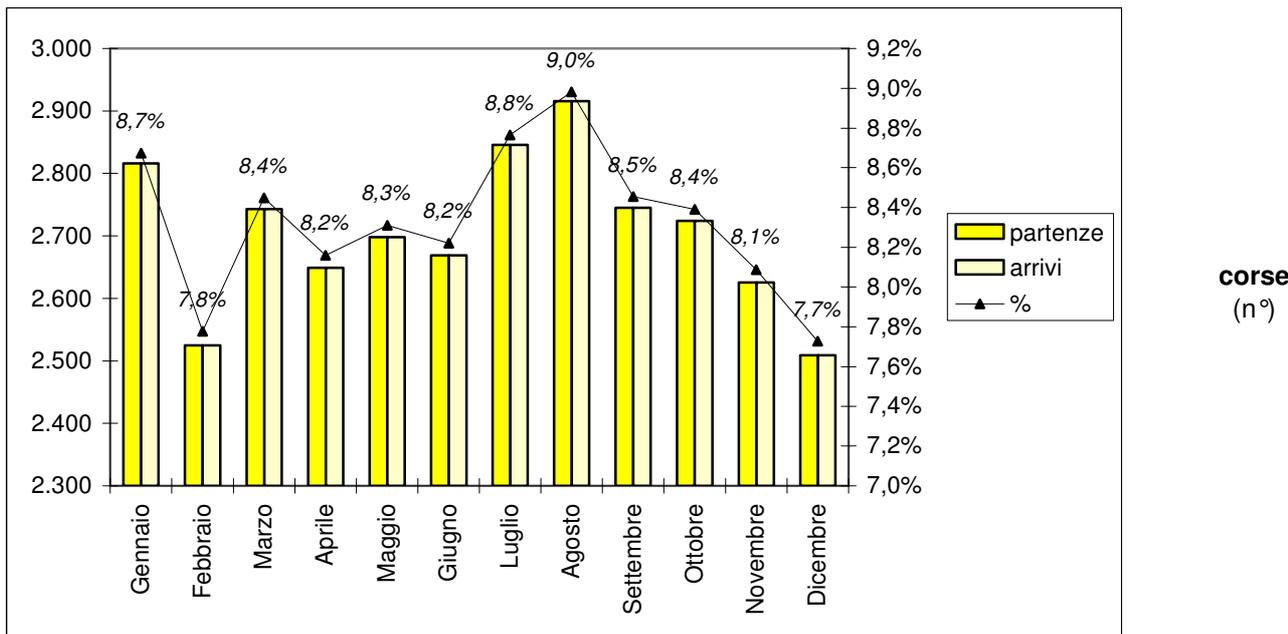
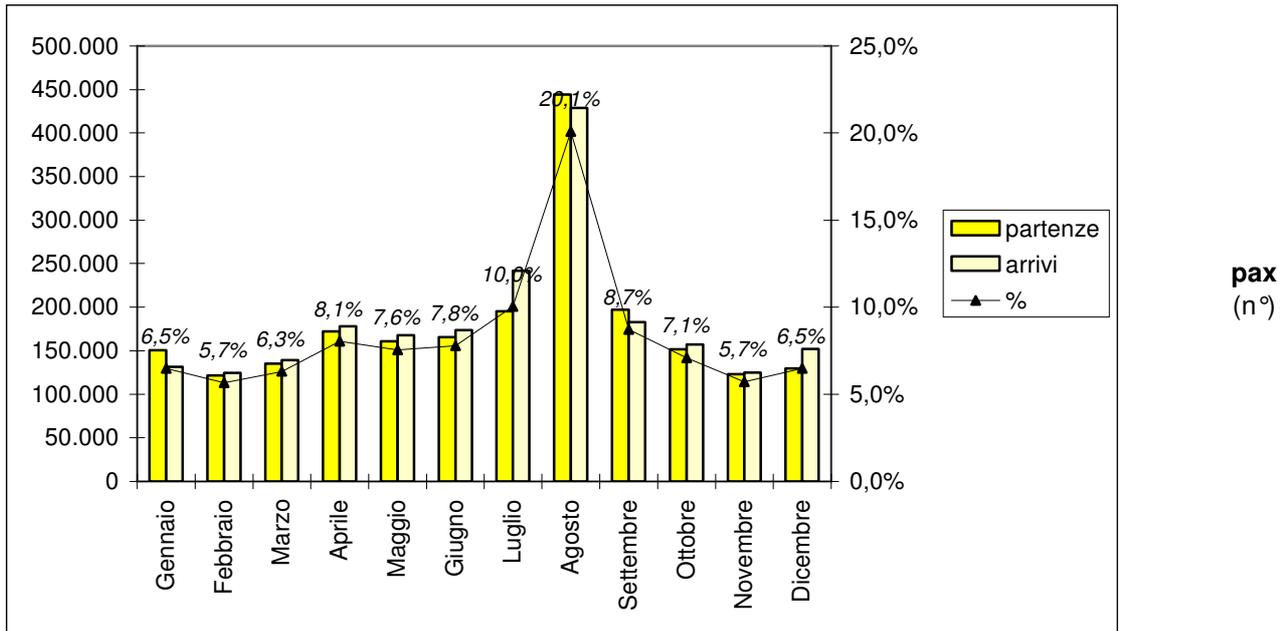
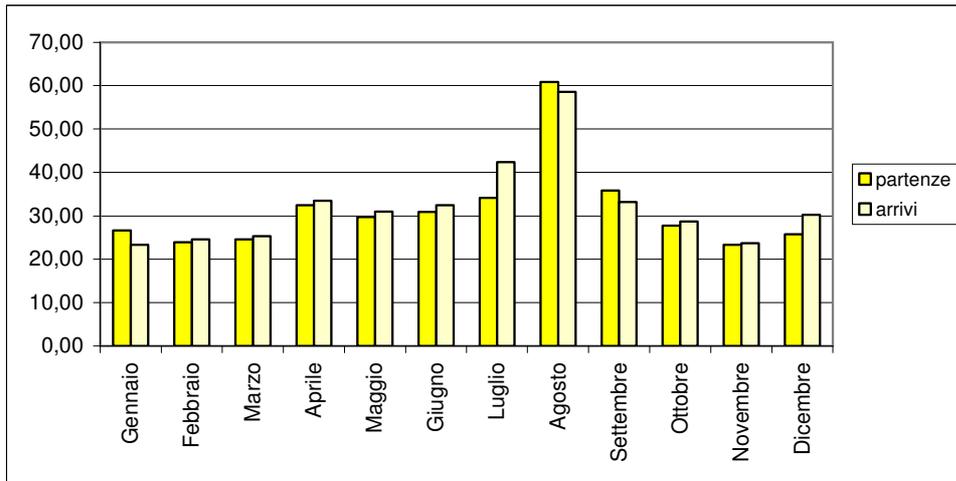
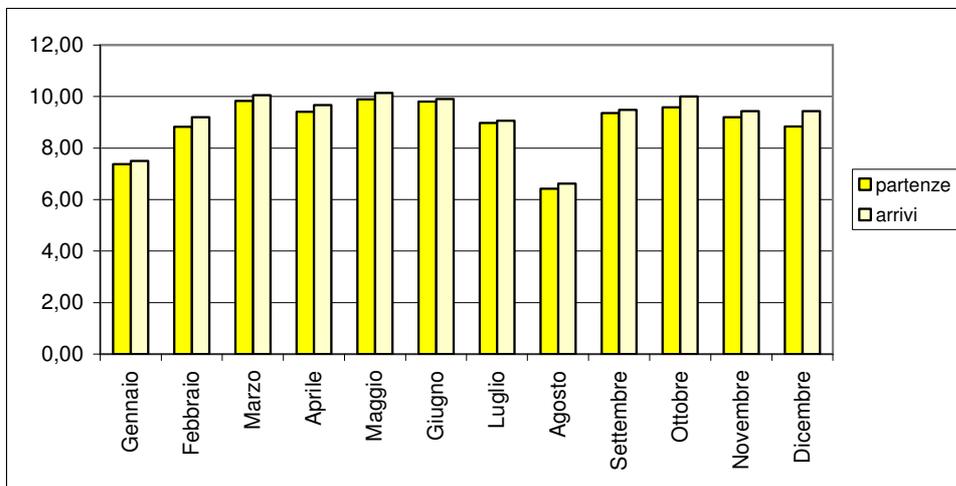


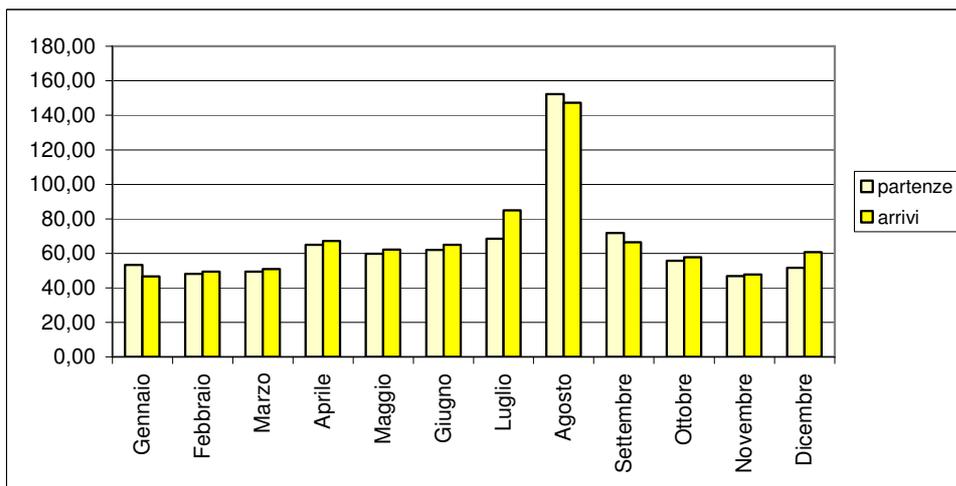
Fig. 3.11 Porto di Messina. Traghettamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di passeggeri, corse – operatore CARONTE TOURIST



auto/corsa
(n°)

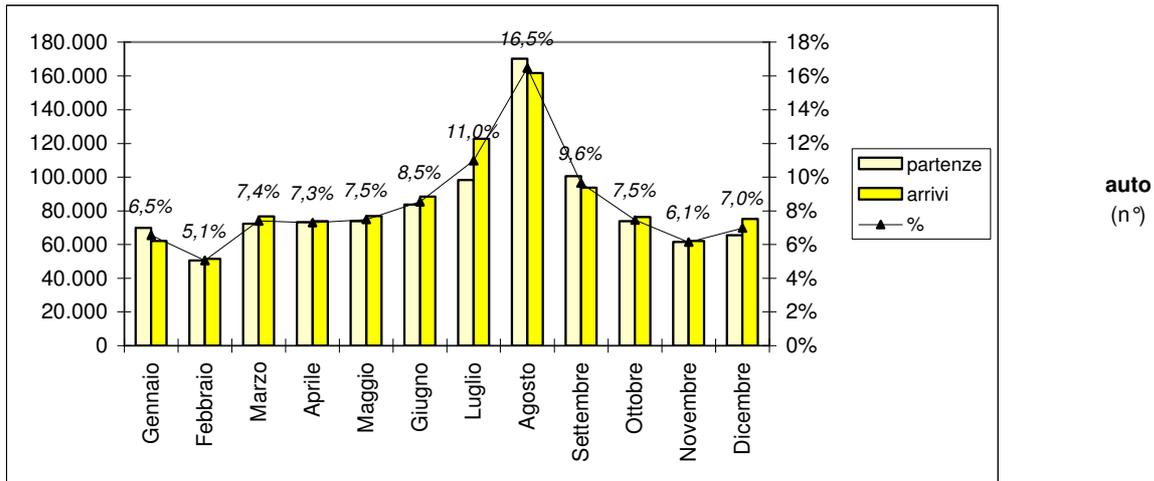


camion/corsa
(n°)

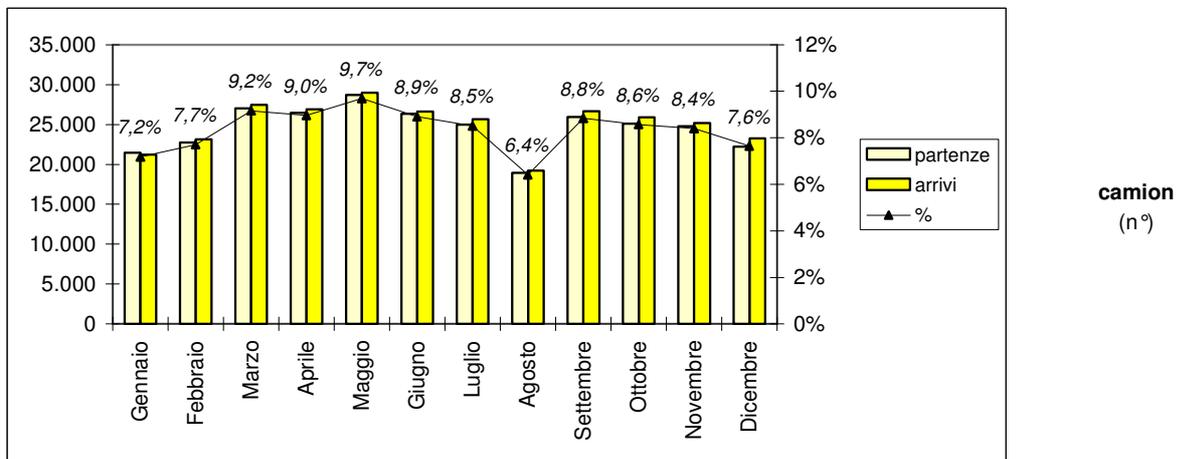


pax/corsa
(n°)

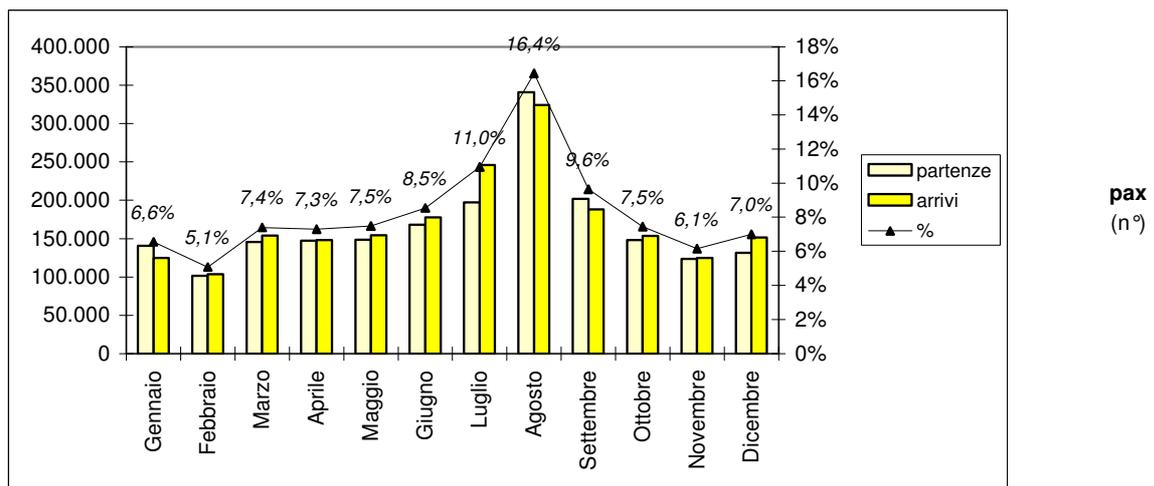
Fig. 3.12 Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri per corsa – operatore CARONTE TOURIST



auto
(n°)

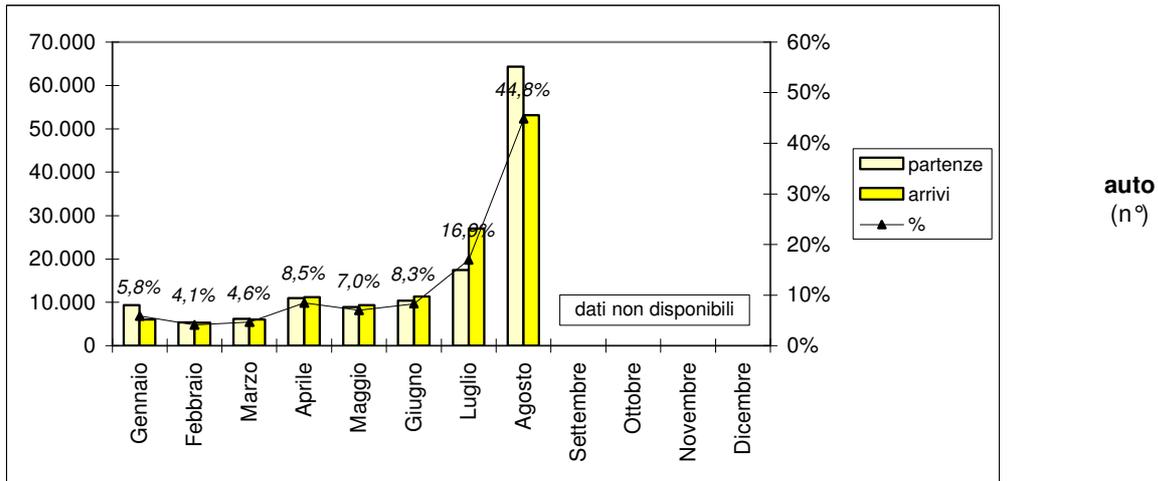


camion
(n°)

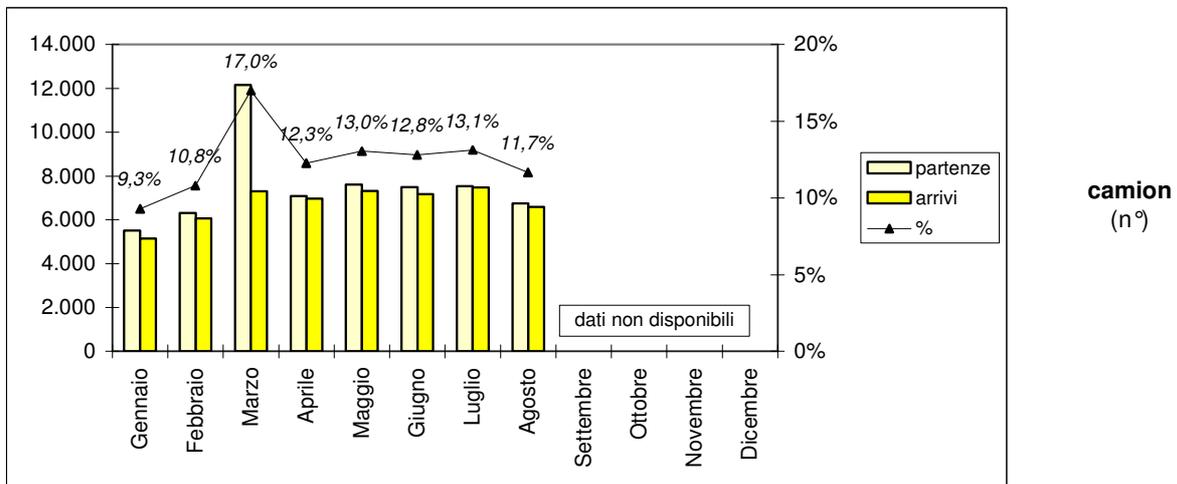


pax
(n°)

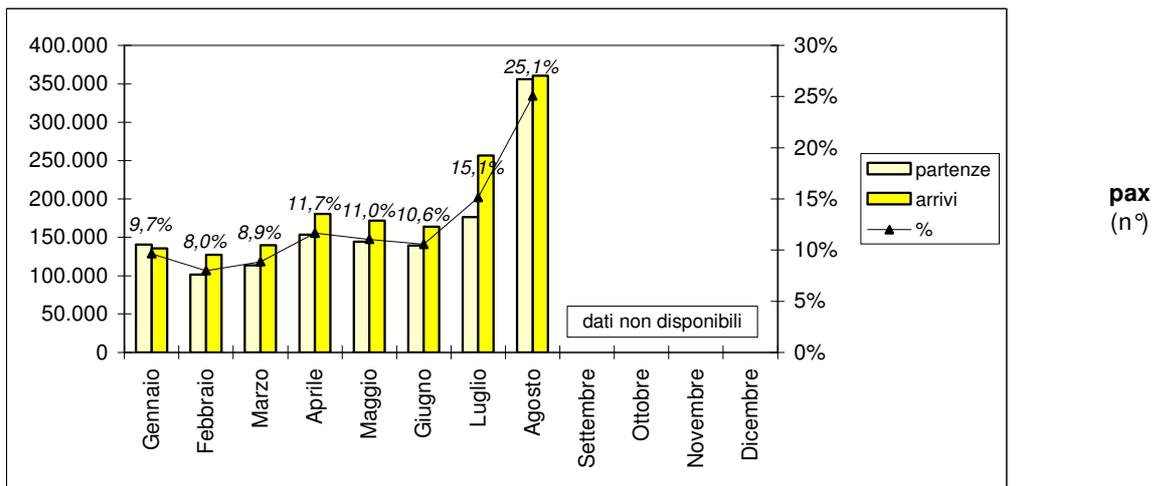
Fig. 3.13 Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2005. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri – operatore CARONTE TOURIST



auto
(n°)

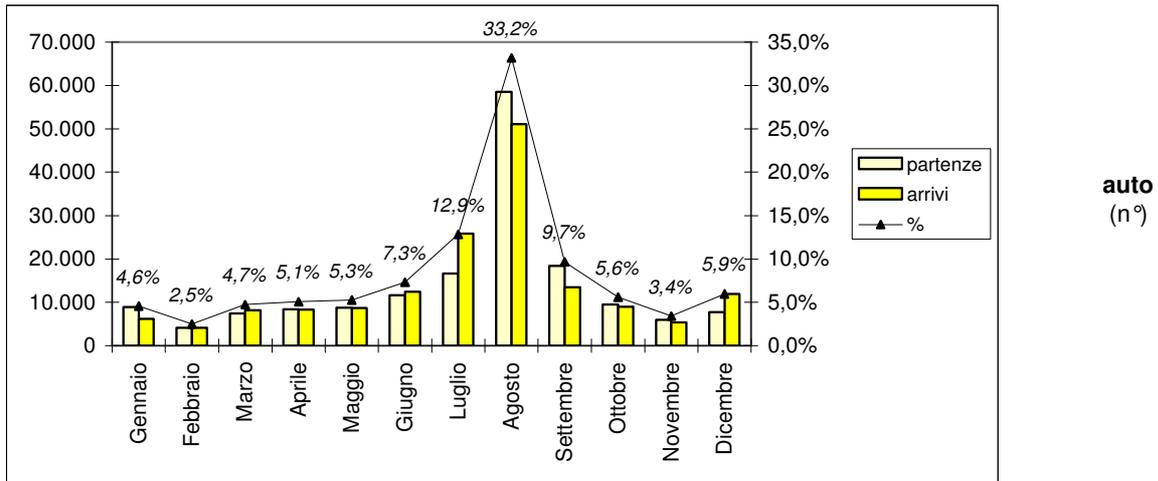


camion
(n°)

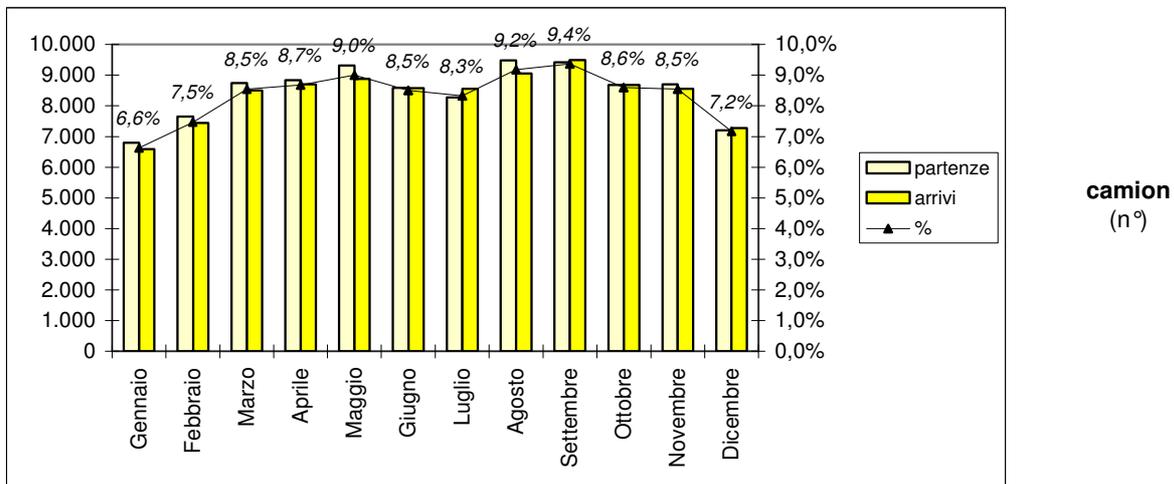


pax
(n°)

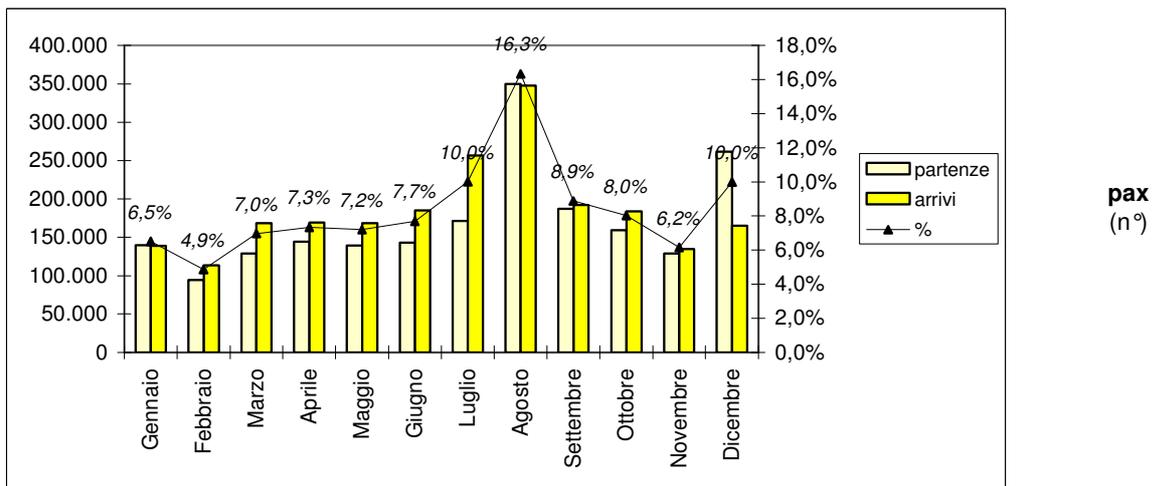
Fig. 3.14 Porto di Messina. Traghettonamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri – operatore R.F.I.



auto
(n°)

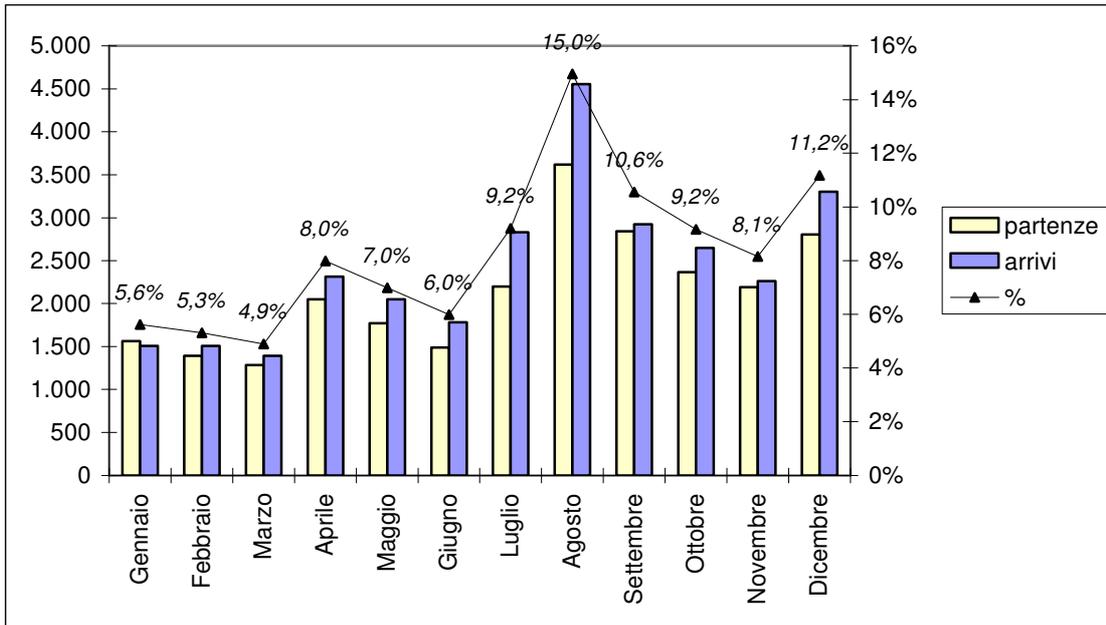


camion
(n°)

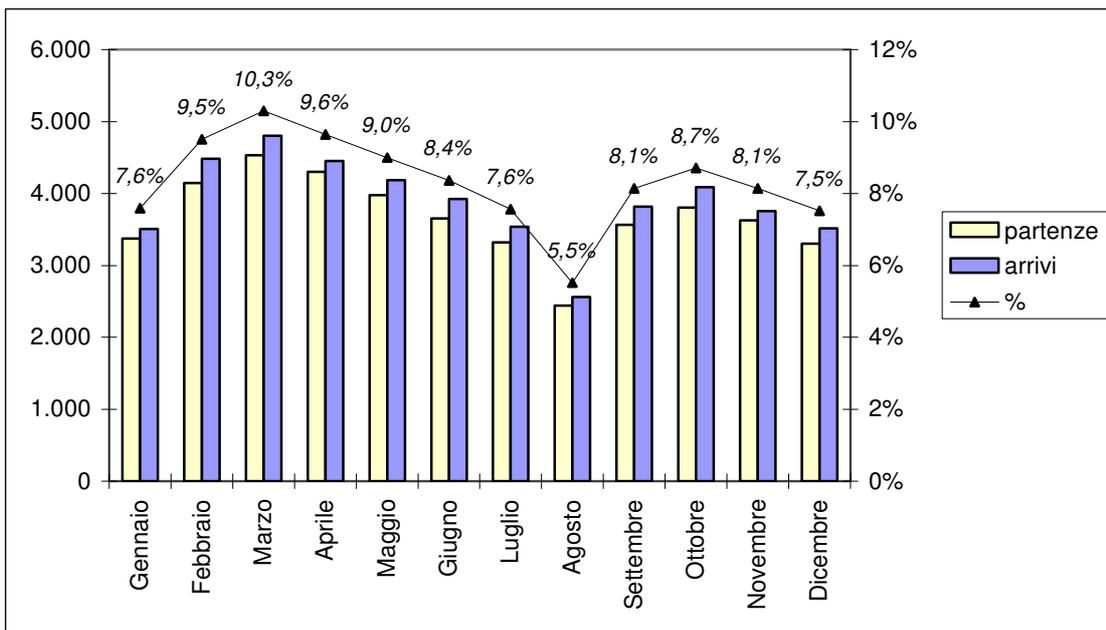


pax
(n°)

Fig. 3.15 Porto di Messina. Traghettonamento. Linea Messina-Villa S. Giovanni, anno 2005. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri – operatore R.F.I.



auto
(n°)



camion
(n°)

Fig. 3.16 Porto di Messina. Traghettamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto e camion – operatore MERIDIANO

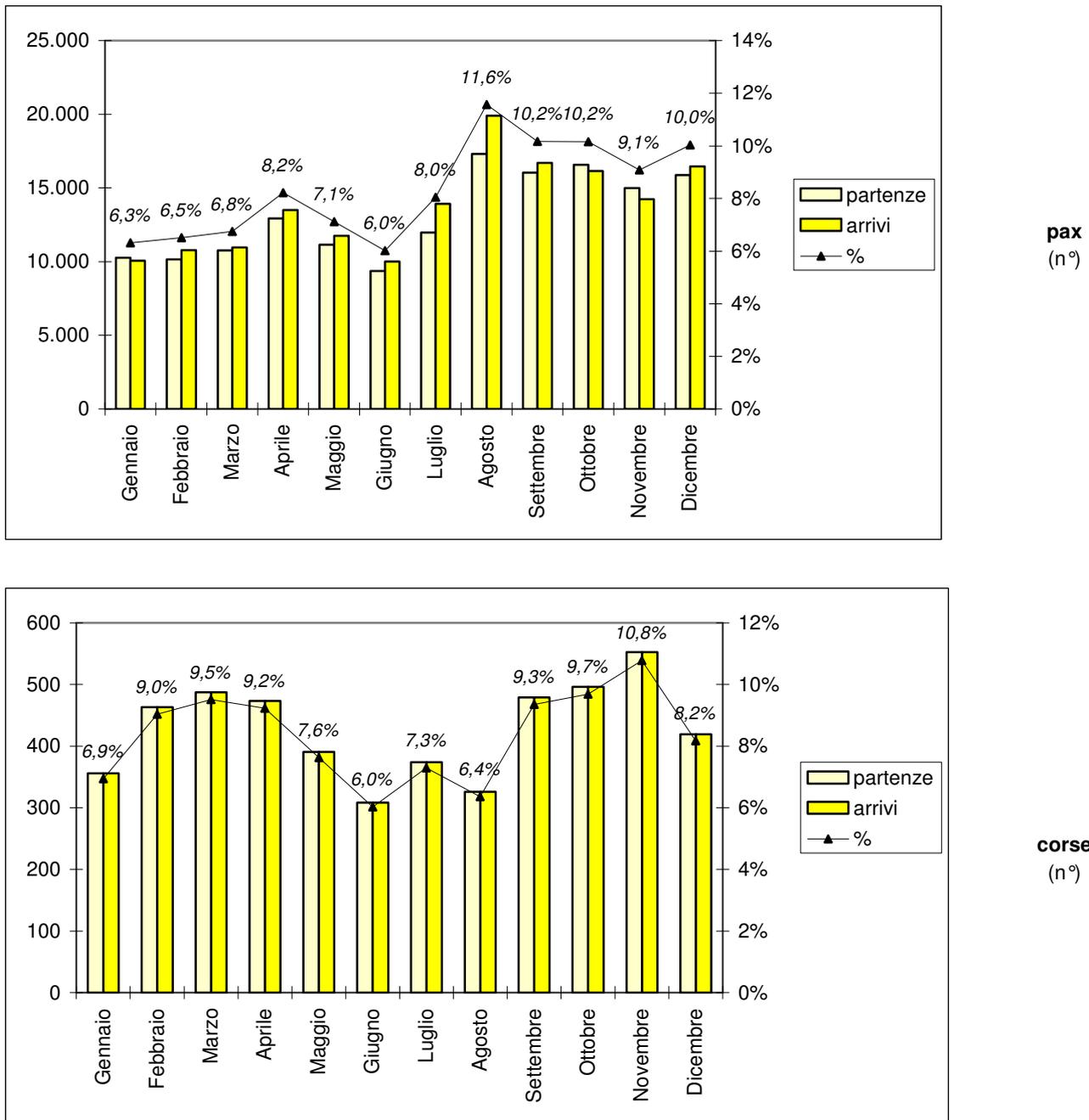
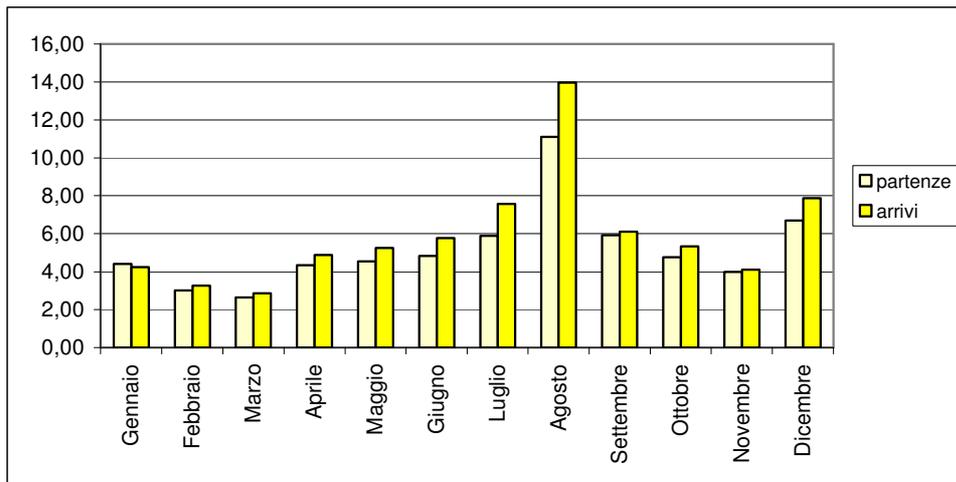
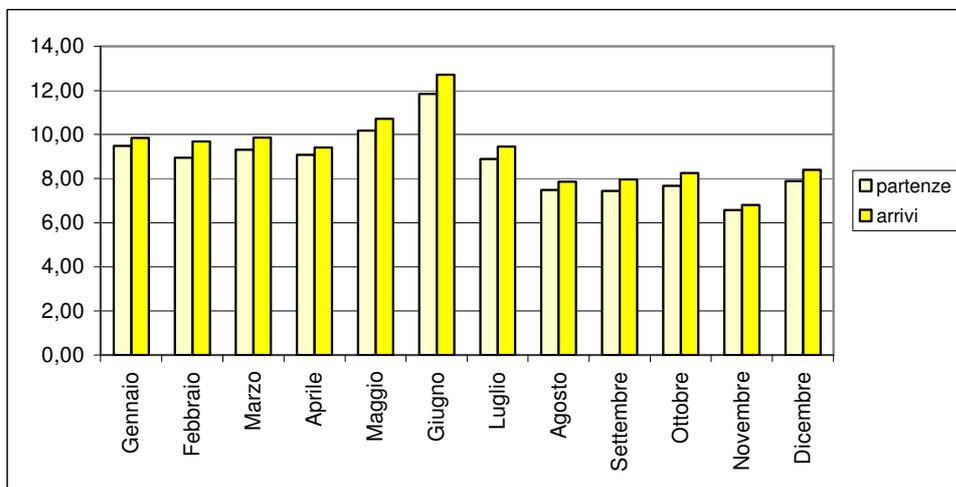


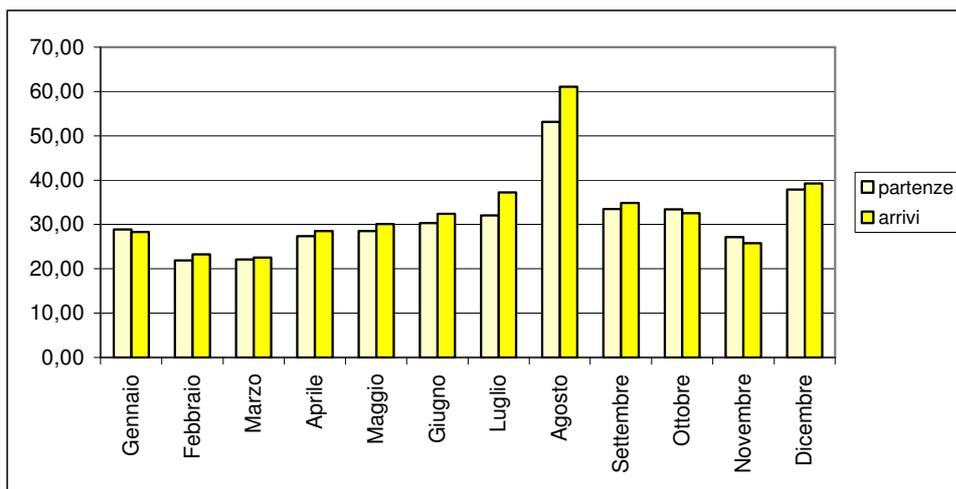
Fig. 3.17 Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di passeggeri e corse – operatore MERIDIANO



auto/corsa
(n°)



camion/corsa
(n°)



pax/corsa
(n°)

Fig. 3.18 Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2004. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri per corsa – operatore MERIDIANO

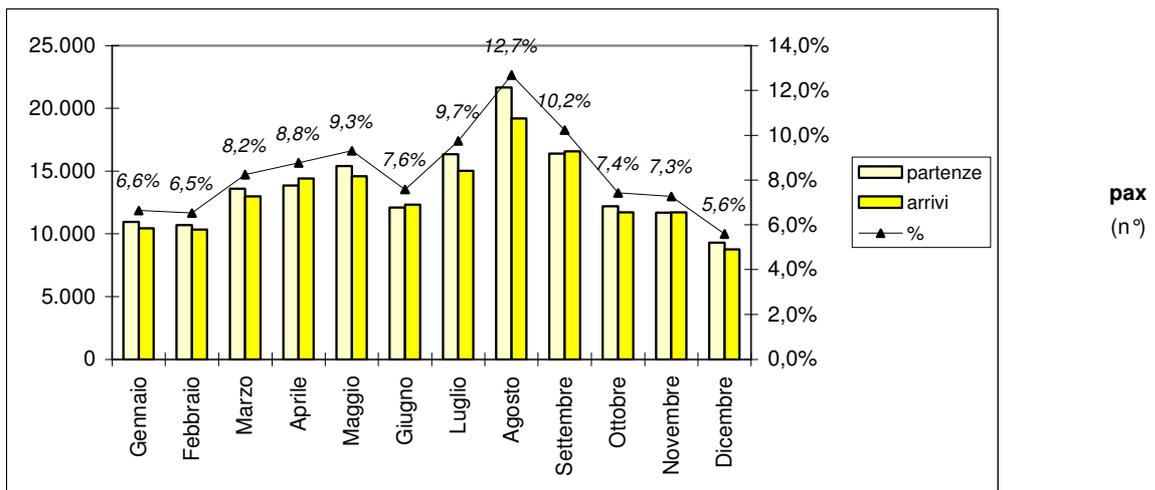
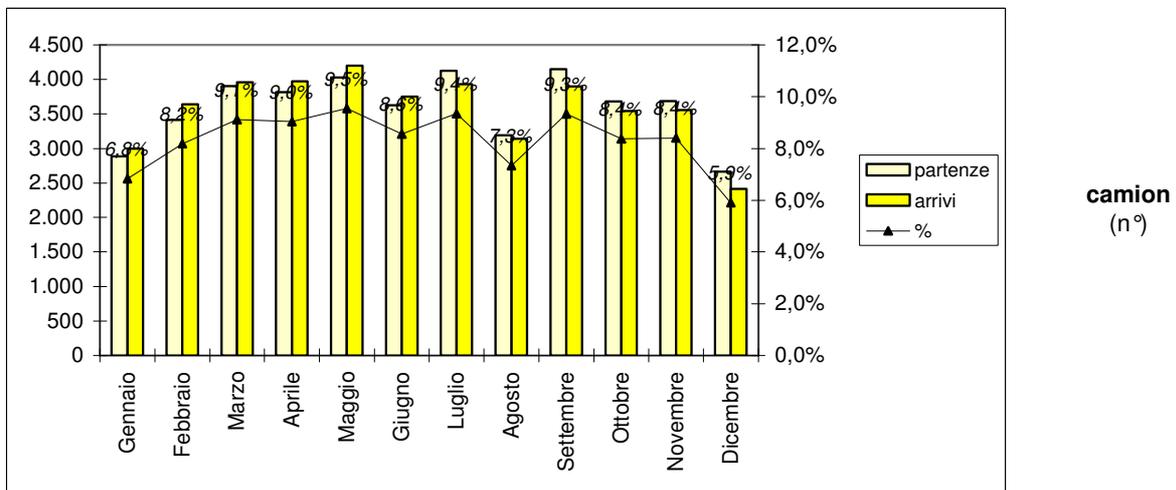
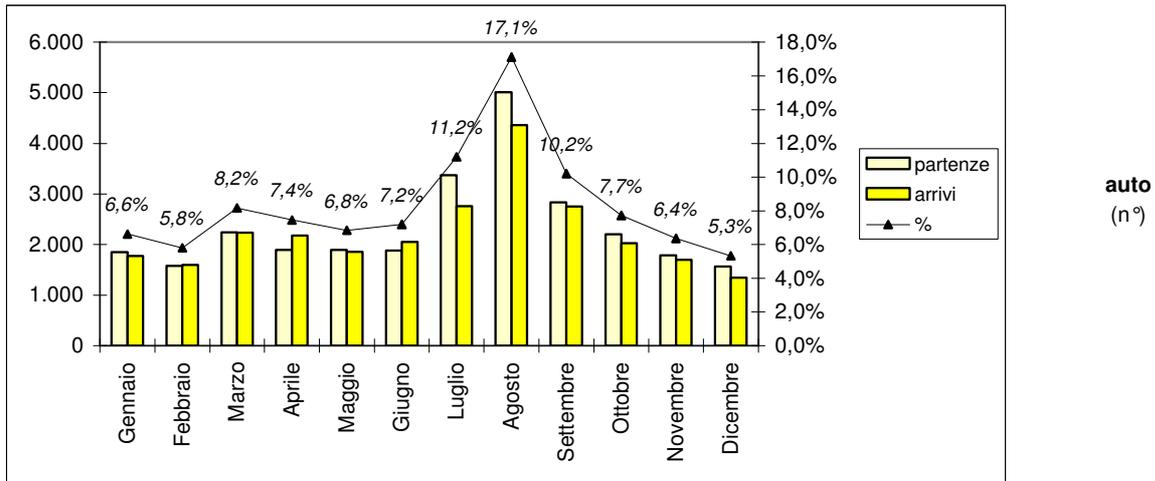


Fig. 3.19 Porto di Messina. Traghettiamento. Linea Messina-Reggio Calabria, anno 2005. Arrivi e partenze mensili di auto, camion e passeggeri per corsa – operatore MERIDIANO

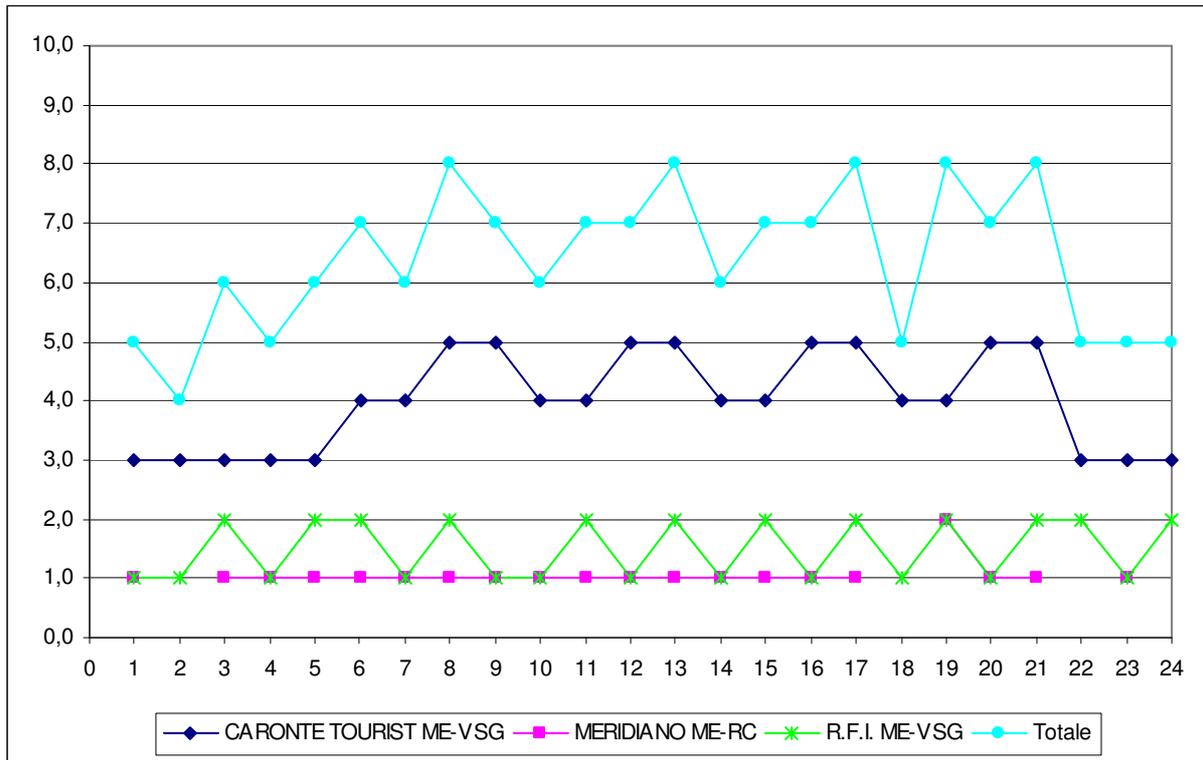


Fig. 3.20 Porto di Messina. Traghettonamento: n° di corse/ora offerte dai diversi operatori (maggio 2004)

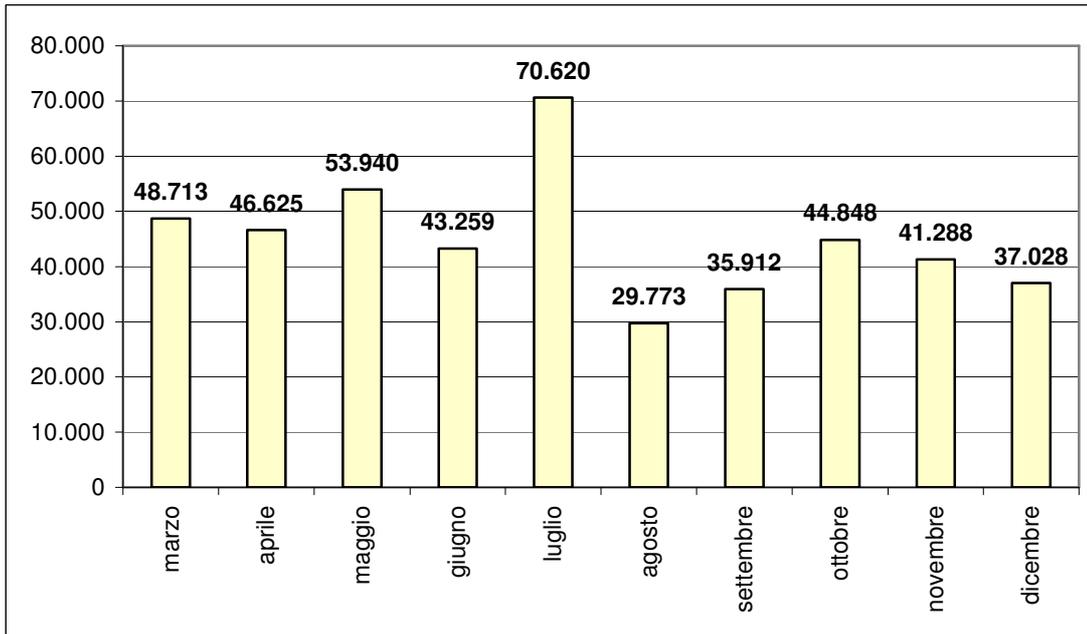
3.3. Tremestieri: primi dati di esercizio

A partire dal marzo 2006 ha avuto inizio l'utilizzo del nuovo polo portuale di Tremestieri per il traghettamento di automezzi pesanti.

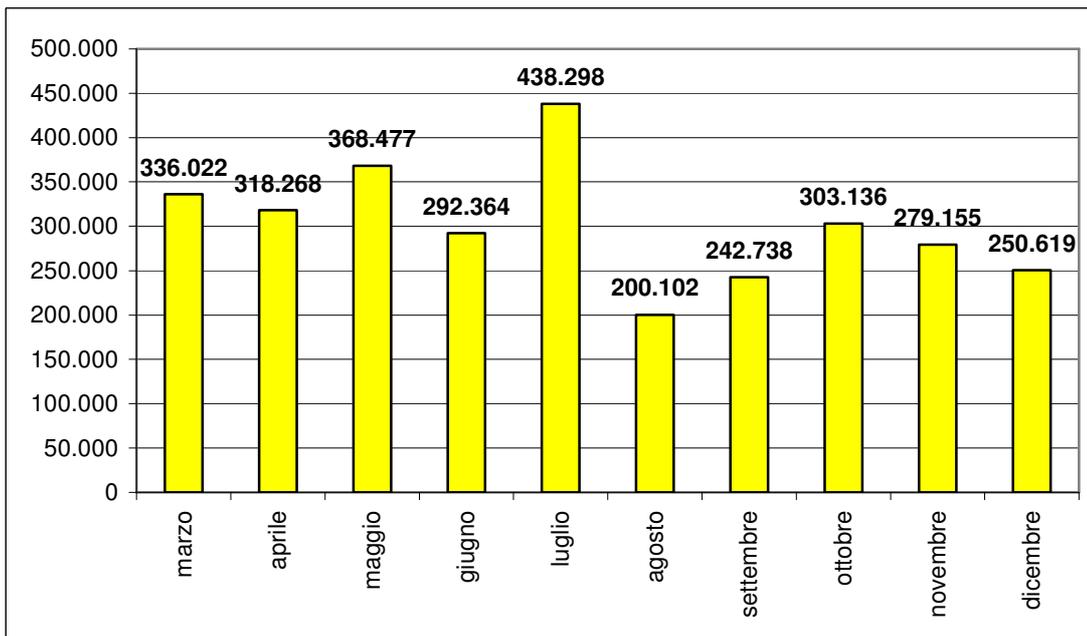
I dati relativi ai primi mesi di esercizio sono mostrati nelle Figure 3.21÷3.22.

Non si sono riscontrate interruzioni del servizio a causa di avverse condizioni meteomarine apprezzabilmente diverse da quanto si verifica utilizzando gli approdi della rada di San Francesco e del porto di Messina, grazie anche al dispiegamento sulla rotta Tremestieri-Villa San Giovanni di navi traghetto bidirezionali.

Qualche inconveniente iniziale (peraltro nel seguito sostanzialmente superato) si è verificato in conseguenza della necessità di separare, negli approdi siciliani ed a Villa San Giovanni, il traffico di automobili da quello degli automezzi pesanti.



TRAGHETTAMENTO mezzi commerciali pesanti
(arrivi + partenze)
(n°)



TRAGHETTAMENTO mezzi commerciali pesanti
(arrivi + partenze)
(t)

Fig. 3.21 Porto di Tremestieri. Andamento mensile movimentazione mezzi commerciali pesanti

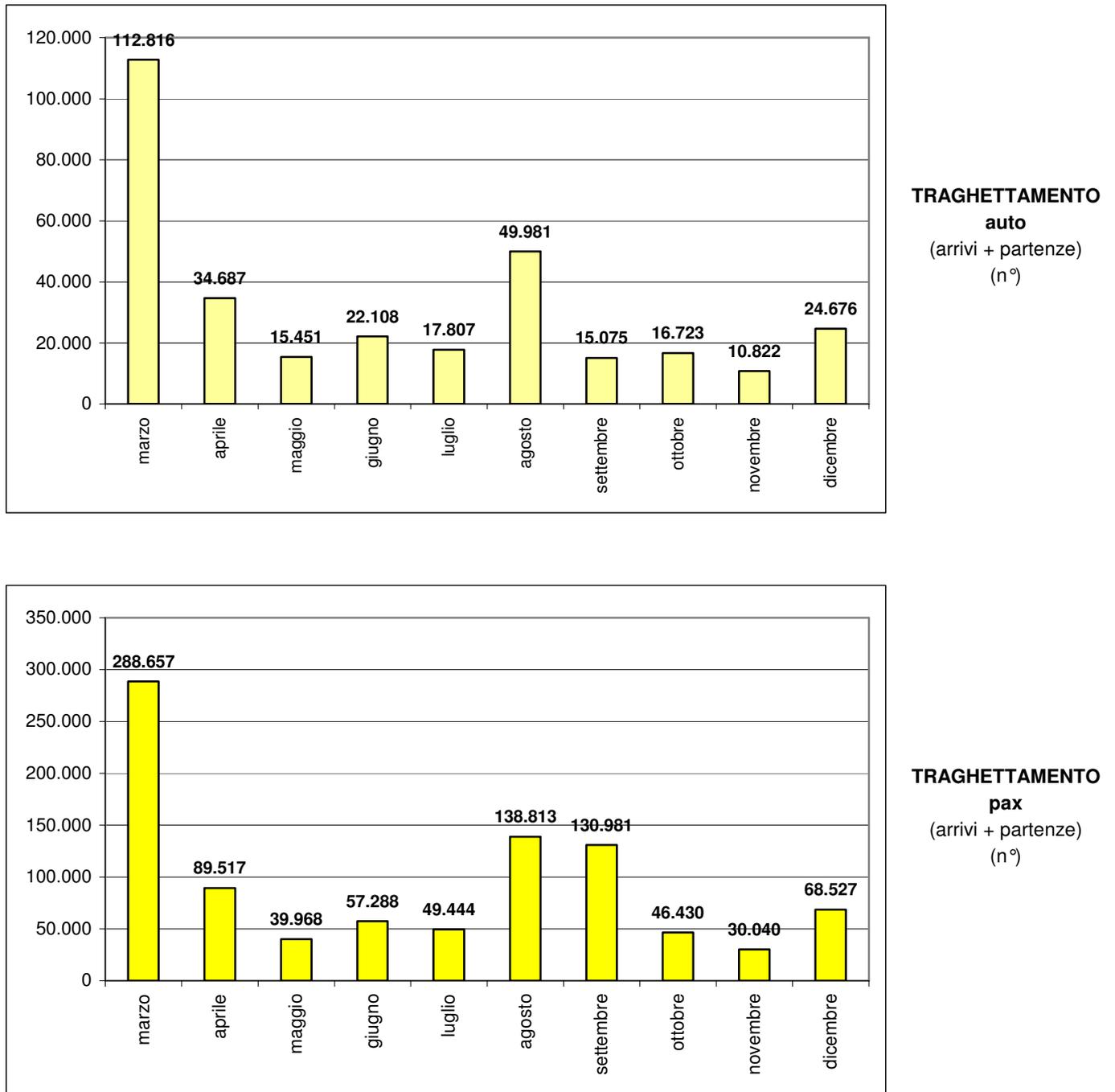


Fig. 3.22 Porto di Tremestieri. Traghettamento. Andamento mensile auto e passeggeri 2006

3.4. Scenari previsionali

3.4.1. Premesse, metodologia

La individuazione di un quadro previsionale relativo al traghettamento dello Stretto di automezzi gommati e di passeggeri sufficientemente attendibile all'orizzonte temporale di 10-15 anni (la prospettiva del PRP indicata nelle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali" del C.S. LL.PP.) costituisce ovviamente un riferimento di grande rilievo per una corretta impostazione del Piano ed al tempo stesso di notevole difficoltà ed intrinseca – inevitabile – aleatorietà, specie in tempi di così rapida evoluzione tecnologica, sociale e della mobilità.

A questo proposito è apparso opportuno riferirsi all'ampia analisi quantitativa volta nel 2002 a supporto dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) del Ponte, integrata tuttavia in base ad una serie di considerazioni fondate anche sull'osservazione dell'andamento effettivamente registrato negli ultimi anni.

3.4.2. Elementi dello SIA del Ponte sullo Stretto

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) del progetto preliminare del ponte sullo Stretto di Messina ⁽¹⁾ nel Quadro di Riferimento Progettuale – qui richiamato esclusivamente quale riferimento per le considerazioni e le valutazioni del successivo punto 3.4.3 – fornisce valutazioni circa la domanda di attraversamento dello Stretto a medio e lungo termine e analizza le conseguenze sul sistema trasportistico locale e nazionale della realizzazione di questa infrastruttura.

Gli elementi previsionali di maggiore interesse in questa sede che emergono dalla lettura dello SIA sono i seguenti:

- la domanda di attraversamento dello Stretto all'anno di riferimento dello SIA (2000) risulta quella indicata nel seguito in termini di passeggeri/anno e tonnellate (di merce)/anno, distinti per modo di trasporto e per tipologia di spostamento;

Passeggeri/anno	
Auto e moto locali	1.149.500
Bus locali	148.000
Auto lunga percorrenza	3.806.000
Bus lunga percorrenza	982.000
Treno	1.966.000

(1) Stretto di Messina S.p.A., novembre 2002

Tonnellate/anno	
Strada locale	496.500
Strada lunga percorrenza	9.547.000
Treno	3.057.000

- la conversione della domanda di attraversamento (espressa in numero di passeggeri ed in tonnellate di merce) in termini di veicoli e di treni è stata effettuata negli studi dello SIA in base ad alcune ipotesi di giorni all'anno di presenza della domanda stessa (365 giorni/anno per i passeggeri e 310 giorni/anno per le merci) e di numero di passeggeri e tonnellate di merci per modalità di trasporto (es. 2 passeggeri per automobile, 8 tonnellate per autocarro, etc.);
- l'analisi previsionale svolta a supporto dello SIA individua quattro scenari di futuro assetto economico-transportistico e, nell'ambito di ciascuno di essi, individua il prevedibile corrispondente flusso veicolare stradale e ferroviario, di passeggeri e di merci di attraversamento dello Stretto che utilizzerà il Ponte o che continuerà a servirsi della via marittima (traghetto residuo);
- i quattro scenari sono così caratterizzati sinteticamente:
 - **scenario A** – definito come corrispondente ad uno sviluppo economico "sensibile";
 - **scenario A1** – uguale al precedente per quanto riguarda i tassi di sviluppo dei traffici, se ne differenzia per una maggiore quota di traghetto marittimo residuo, corrispondente alla ipotesi che il traghetto rimanga attivo – a Ponte in esercizio – sia da Messina verso Villa San Giovanni che da Tremestieri verso Reggio Calabria, unico collegamento considerato invece attivo nello scenario A;
 - **scenario B** – corrispondente ad uno sviluppo economico "moderato";
 - **scenario B1** – con le stesse differenze rispetto allo scenario B che lo scenario A1 presenta rispetto ad A;
- i quattro scenari individuati differiscono tra loro per il tasso medio annuo di sviluppo economico previsto nel periodo 2000-2012 – anno della entrata in esercizio del Ponte prevista dallo SIA – e nel periodo successivo fino al termine della vita utile del Ponte, che si traducono nei seguenti tassi relativi alla movimentazione "**base**" di passeggeri e merci, cioè quella prevedibile anche in assenza del Ponte;

TRAFFICO BASE	2000-2012		2012-2032		2032-2042	
	pax	merci	pax	merci	pax	merci
scenario A	3.2 %	2.8 %	2.8 %	2.8 %	1.4 %	1.4 %
scenario B	1.3 %	1.8 %	1.0 %	1.0 %	0.6 %	0.6 %

- la realizzazione del Ponte comporterà anche un aumento del traffico complessivo tra Sicilia e Continente (traffico “*indotto*”) secondo le seguenti percentuali del traffico base:

TRAFFICO INDOTTO	2012-2017		2017-2032		2032-2042	
	pax	merci	pax	merci	pax	merci
scenario A	16.6 %	11.6 %	30.9 %	20.8 %	1.5 %	1.5 %
scenario B	16.6 %	11.7 %	31.2 %	18.6 %	0.3 %	0.3 %

Assumendo come dati di riferimento iniziale quelli effettivi registrati nel 2005 (anziché il 2000 considerato nello SIA del Ponte) e nelle stesse ipotesi di sviluppo del traffico “base” sopra riportate – trascurando quindi il traffico “indotto” – le previsioni elaborate nell’ambito degli studi del Ponte sono rappresentate in Figura 3.23 e, al 2020, conducono all’incirca ai seguenti valori:

	scenario A	scenario B	media A-B
automobili	3.725.000	3.020.000	3.370.000
camion	1.400.000	1.140.000	1.270.000
passengeri	14.900.000	11.380.000	13.140.000

previsioni dello SIA del Ponte al 2020

Gli incrementi percentuali complessivi delle previsioni al 2020 rispetto ai dati 2005 risulta come segue, in cifra tonda.

	scenario A	scenario B
automobili	+51%	+23%
camion	+51%	+23%
passengeri	+55%	+18%

Le Figura 3.24 e 3.25 riportano invece le previsioni relative al traghettamento residuo relative ai diversi scenari considerati nello SIA del Ponte.

3.4.3. Altre considerazioni, conclusioni

Osservando le Figure 2.2, 2.3 e 3.2 si può notare che il traghettamento, specie di auto e passeggeri, registra una sostanziale stabilità (se non un calo) negli ultimi anni, a partire almeno del 2000, ed anche la movimentazione di camion è caratterizzata da alternanza di crescita e diminuzione del numero di mezzi che attraversano lo Stretto, senza evidenziare *trend* facilmente riconoscibili e con oscillazioni tra un anno ed il successivo contenute tra più 8% e meno 10% circa e valori che si attestano in media tra 900.000 ed 1 milione di unità trasportate nei due sensi.

Questo scarso dinamismo, se da un lato è da collegarsi alla modesta crescita economica del Paese negli ultimi anni, alle cattive condizioni dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e ad altre cause contingenti e potenzialmente superabili, dipende anche certamente da fattori strutturali quali:

- le politiche di incentivazione delle “autostrade del mare” che indurranno progressivamente un numero crescente di automobilisti e soprattutto di trasportatori ad utilizzare la via marittima, confermando un *trend* che – pur nei limiti attuali – è già concretamente visibile, almeno per le automobili;
- le politiche di incentivazione del trasporto ferroviario di merci e passeggeri ed a favore del trasferimento dalla gomma al ferro di quota crescente di traffico che – benché non risolutive nel breve termine – dovranno necessariamente esplicare effetti significativi nel medio lungo periodo;
- lo sviluppo del trasporto aereo di merci e di persone.

Pur non essendo possibile in questa sede esaminare i numerosi e complessi fattori che concorrono alle previsioni della domanda di attraversamento dello Stretto all'orizzonte orientativo del 2020, appare ragionevole ritenere che le valutazioni dei volumi di traffico sviluppate a supporto dello SIA del Ponte siano in parte sovrastimate.

In definitiva si ritiene che i volumi di traffico da assumere a riferimento del PRP al 2020 possano essere prudenzialmente – per i camion – quelli corrispondenti allo scenario B (sviluppo economico “moderato”) considerato nello SIA del Ponte e – per le automobili ed i passeggeri – quelli corrispondenti allo stesso scenario B e ridotti del 20-30%, per tenere conto delle considerazioni di cui si è detto.

In queste ipotesi si ottengono, in cifra tonda, i seguenti valori.

	dati 2005	previsione al 2020	differenza	
			(n°)	(%)
automobili	2.450.000	2.800.000	+350.000	+14%
camion	930.000	1.140.000	+210.000	+23%
passengeri	9.600.000	10.900.000	+1.300.000	+14%

previsioni di riferimento del PRP al 2020

In altri termini, l'incremento percentuale complessivo della movimentazione di automobili e passeggeri prevedibile al 2020 rispetto ai dati del 2005 risulta – nelle ipotesi fatte – dell'ordine del 14% (con un tasso medio annuo dello 0,7%), un po' inferiore a quanto previsto (23%) dagli studi del Ponte per lo Scenario B e molto inferiore al valore (51%) corrispondente allo scenario A.

Per i camion l'incremento percentuale complessivo tra il 2005 ed il 2020 considerato quale riferimento per il nuovo PRP risulta invece – nelle ipotesi fatte – del 23% circa (con un tasso medio annuo dell'1,4% circa), prudenzialmente analogo a quello delineato dagli studi sul Piano nello scenario B.

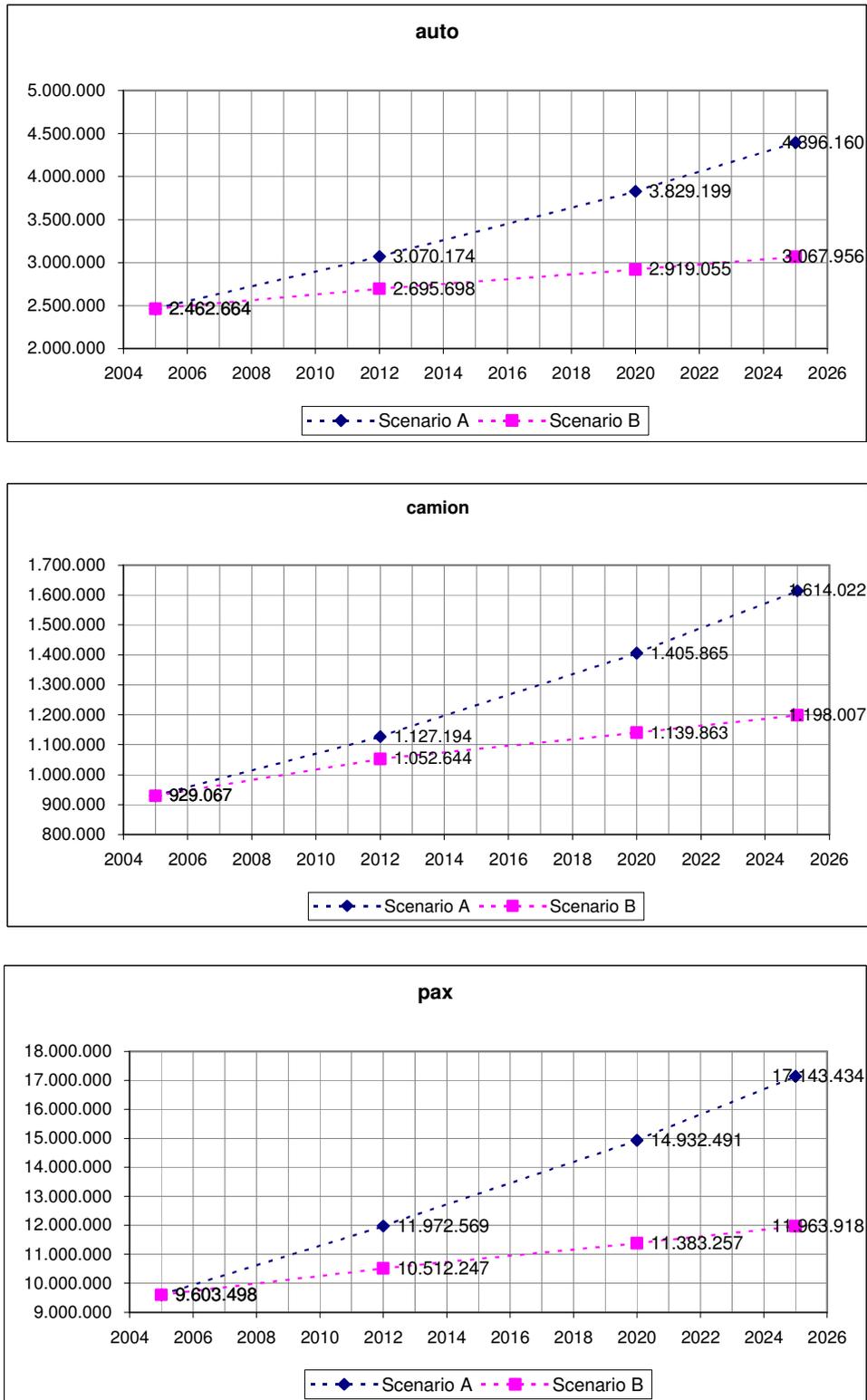


Fig. 3.23 Movimentazione attraverso lo Stretto. Traffico base: arrivi + partenze
(anno di riferimento 2005, tassi di sviluppo ex SIA del Ponte)

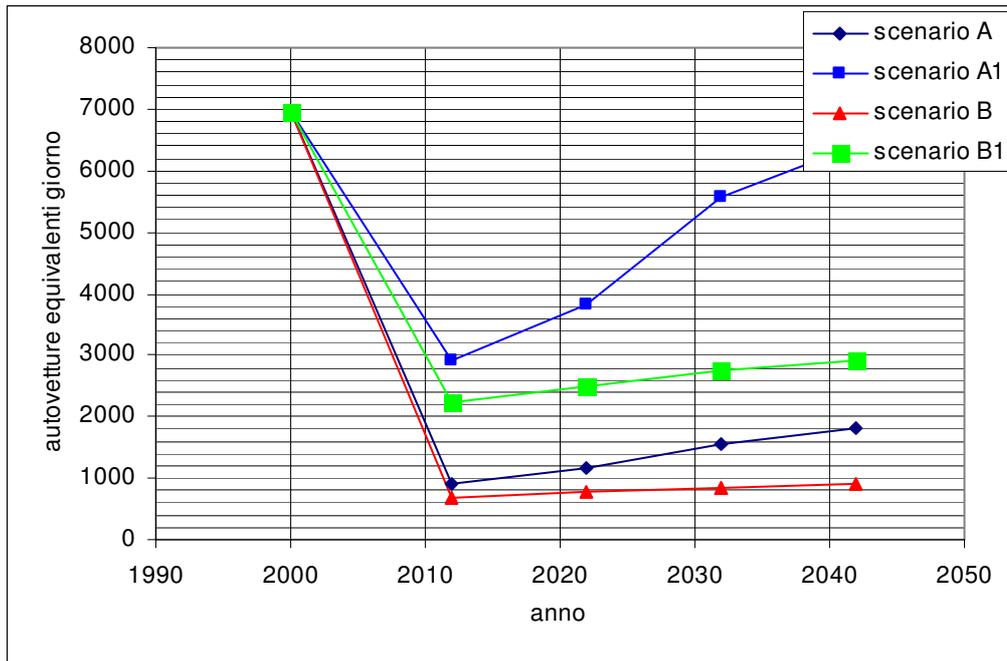


Fig. 3.24 Previsioni di traghettamento di autovetture ex SIA del Ponte

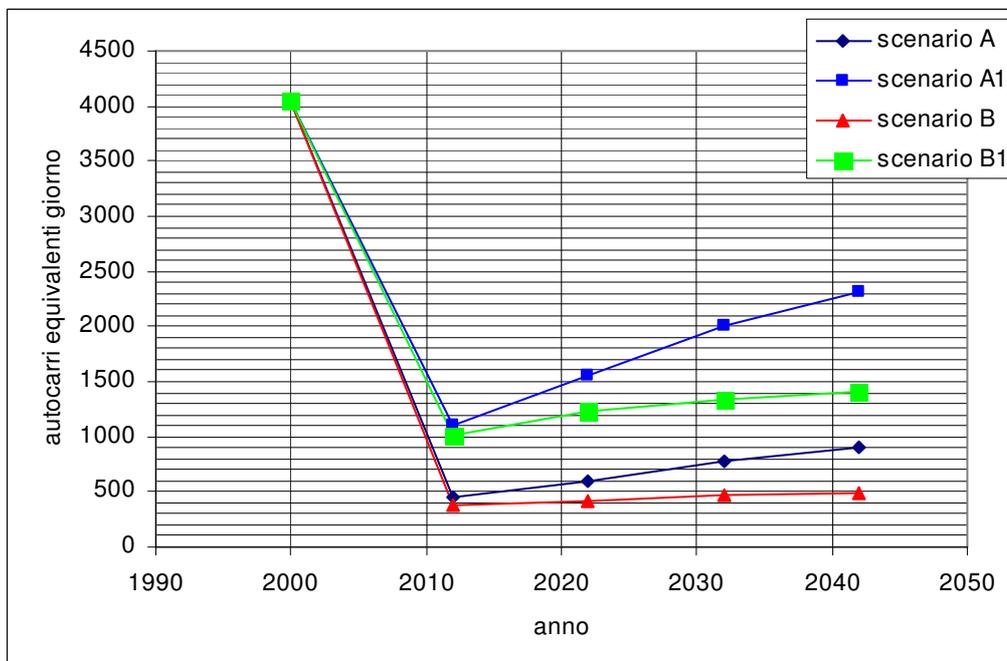


Fig. 3.25 Previsioni di traghettamento di autocarri ex SIA del Ponte

4. “AUTOSTRADE DEL MARE”

4.1. Linee, operatori, navi

Al porto di Messina fa capo, a partire dall'ottobre 2001, un servizio di linea per Salerno, operato dalla compagnia Caronte & Tourist.

Le navi attualmente impiegate sono tre:

- “Cartour”;
- “Cartour Beta”.
- “Cartour Gamma”.

Le caratteristiche dimensionali fondamentali delle tre navi sono riassunte nella seguente tabella.

nome	dimensioni			ponti (n°)	capacità di carico			
	lunghezza (m)	larghezza (m)	immersione (m)		linea di carico (m)	pax (n°)	auto (n°)	camion (n°)
CARTOUR	186,00	25,60	6,80	3	2.040	900	90	100
CARTOUR BETA	186,00	25,60	6,65	3	2.434 (*)	1.000	200	120
CARTOUR GAMMA	186,00	25,60	6,65	3	2.434	1.000	200	120

(*) 2.247+187 car deck



flotta Caronte & Tourist: Cartour

4.2. Caratteristiche del servizio attuale

Le Figure 4.1÷4.5 illustrano le principali caratteristiche del servizio in atto sulla linea Messina-Salerno.

Il servizio si avvale attualmente – come detto – di 3 navi (Cartour, Cartour Beta e Cartour Gamma) ed opera su un solo accosto (piattaforma galleggiante ormeggiata sul

lato NE del molo Norimberga), con le seguenti frequenze ed orari (orario invernale 2007).

	partenze da Messina		arrivi a Messina	
	corse (n°)	ora	corse (n°)	ora
Lunedì	2	00:30 20:00	3	07:00 15:30 20:30
Martedì	3	00:30 03:00 20:00	2	15:30 20:30
Mercoledì	2	00:30 20:00	2	07:00 20:30
Giovedì	3	00:30 03:00 20:00	3	00:30 15:30 20:30
Venerdì	3	00:30 11:00 20:00	3	07:00 15:30 20:30
Sabato	2	00:30 20:00	3	07:00 15:30 20:30
Domenica	2	00:30 03:00	1	20:30
	!Errore di sintassi,)		!Errore di sintassi,)	

Le 17 partenze da Messina avvengono sempre in orari serali e notturni, dalle 20.00 alle 3:00, salvo una partenza (il venerdì) alle 11:00.

Gli arrivi a Messina sono invece distribuiti sull'intero arco della giornata: 5 sono alle 7:30, 7 sono alla 12:30, 1 alle 16:30 e 4 alle 23:00.

La distanza Messina-Salerno e la elevata velocità delle navi consentono di effettuare il viaggio in 8 ore, le soste in banchina per le operazioni di sbarco ed imbarco sono di circa 4 ore sia a Messina che a Salerno e quindi l'intero ciclo del servizio può essere effettuato esattamente nelle 24 ore, consentendo la massima regolarità degli orari.

La Fig. 4.6 rappresenta graficamente, per ogni giorno della settimana, la situazione delle tre navi, evidenziando i tempi di viaggio, quelli di permanenza in porto e la contemporaneità di presenza a Messina. La Fig. 4.7 fornisce le stesse informazioni corrispondenti all'orario estivo 2007, con un aumento da 17 a 19 servizi settimanali rispetto all'orario invernale di Fig. 4.6.

L'occupazione dell'accosto indispensabile ai fini operativi (4 ore per esercizio) è quindi pari a circa 70-80 ore/settimana, con un coefficiente di occupazione dell'ordine del 40-50%. A questi tempi, strettamente necessari alle operazioni di sbarco ed imbarco, sono da aggiungere gli ulteriori – talvolta inevitabili – tempi morti tra gli orari di arrivo e quelli della successiva partenza della nave, ed è anche da osservare che si verifica la contemporanea presenza in porto di 2 (ed anche 3) navi.

Si può in definitiva valutare che (nelle favorevoli condizioni del servizio di linea Messina-Salerno) ad 1 solo accosto possono far capo circa 20 servizi alla settimana (da considerarsi un massimo difficilmente superabile), purché si disponga di ulteriori accosti non operativi nei quali ospitare le navi nei periodi di compresenza in porto.

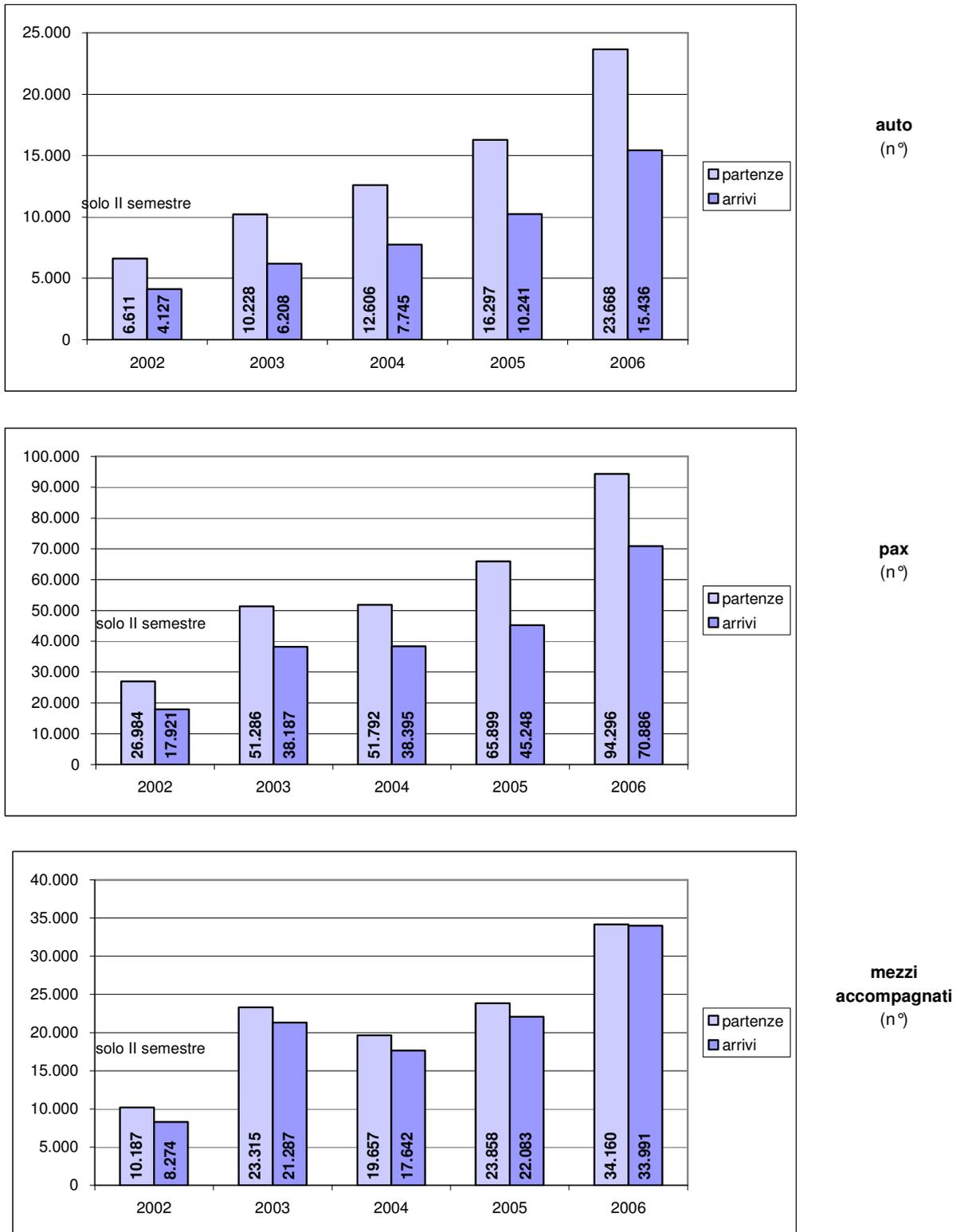


Fig. 4.1 Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: auto e passeggeri, arrivi e partenze

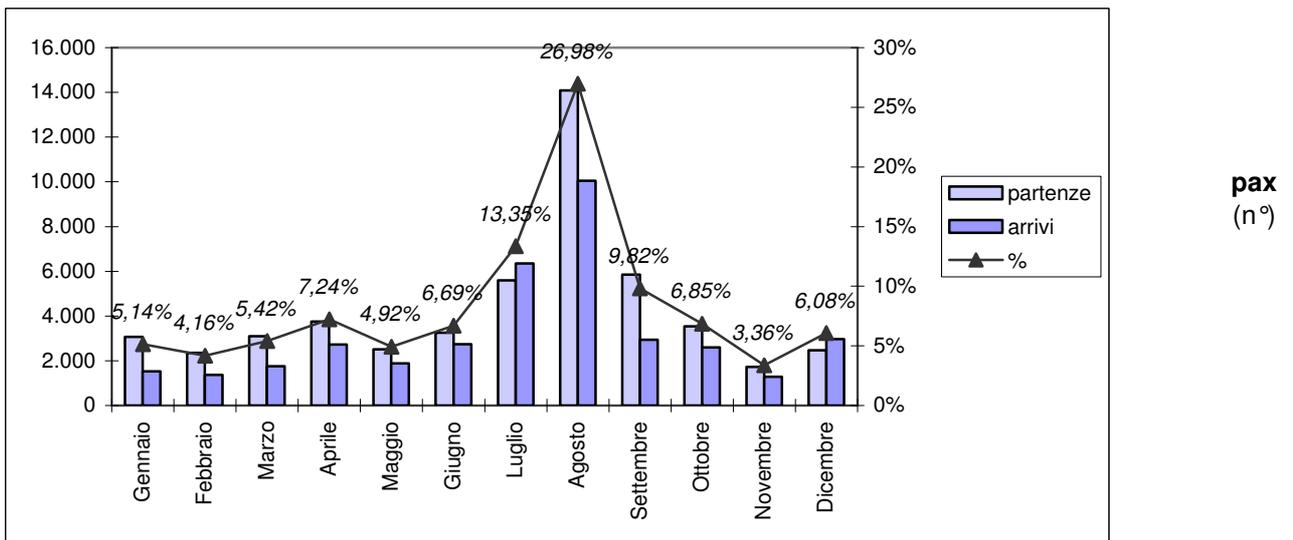
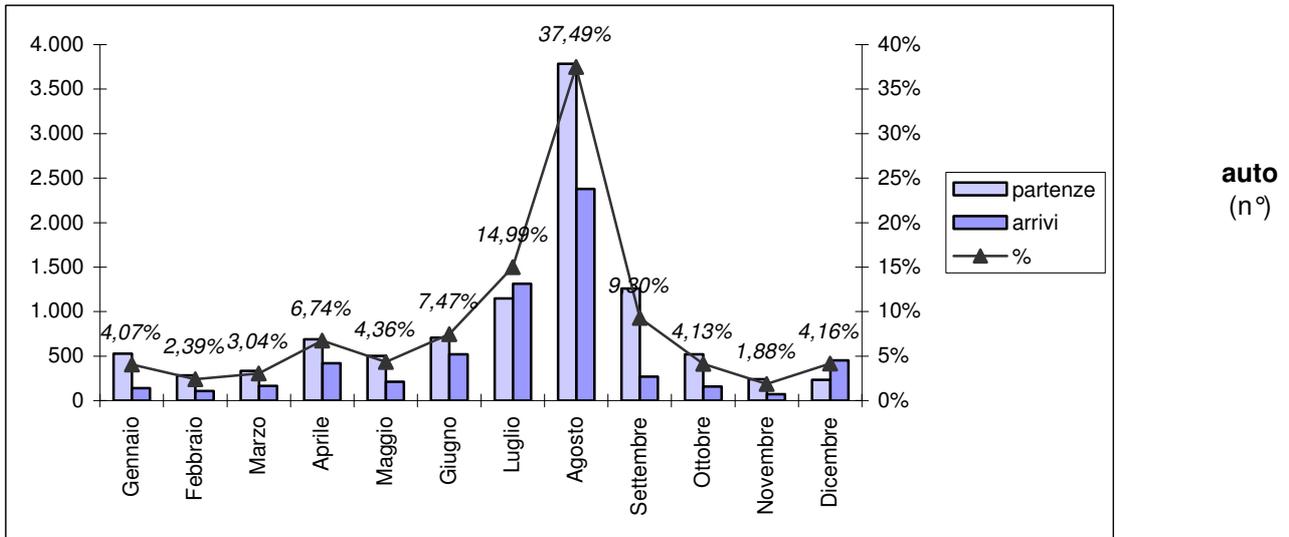


Fig. 4.2 Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: auto e passeggeri, arrivi e partenze mensili 2004

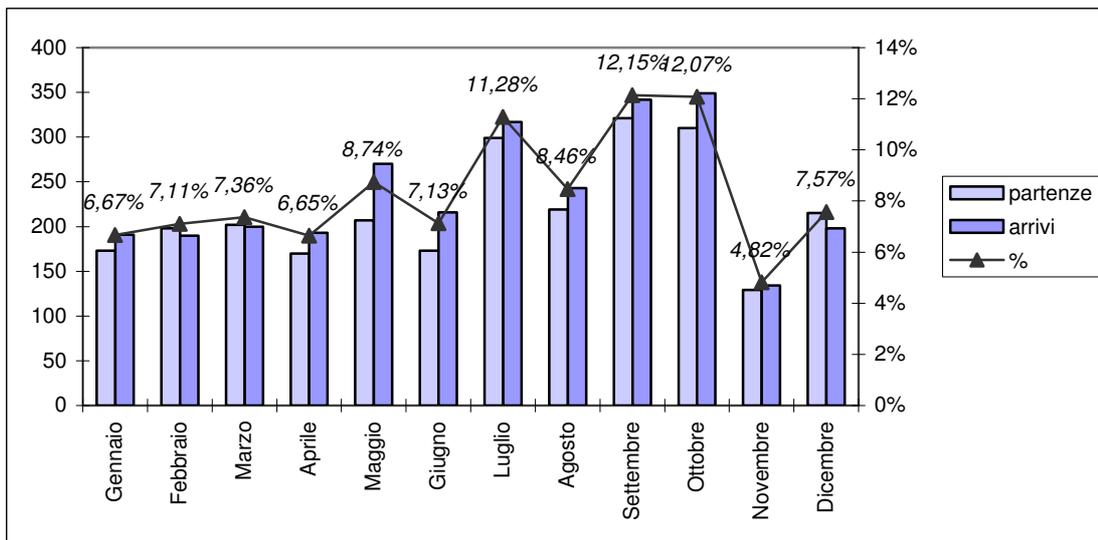
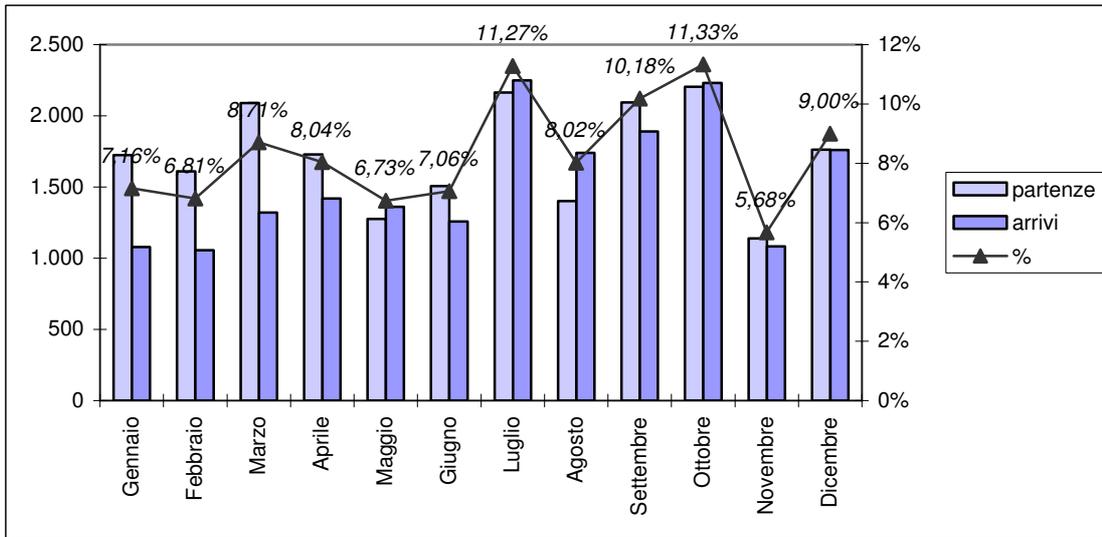


Fig. 4.3 Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: camion e semirimorchi, arrivi e partenze mensili 2004

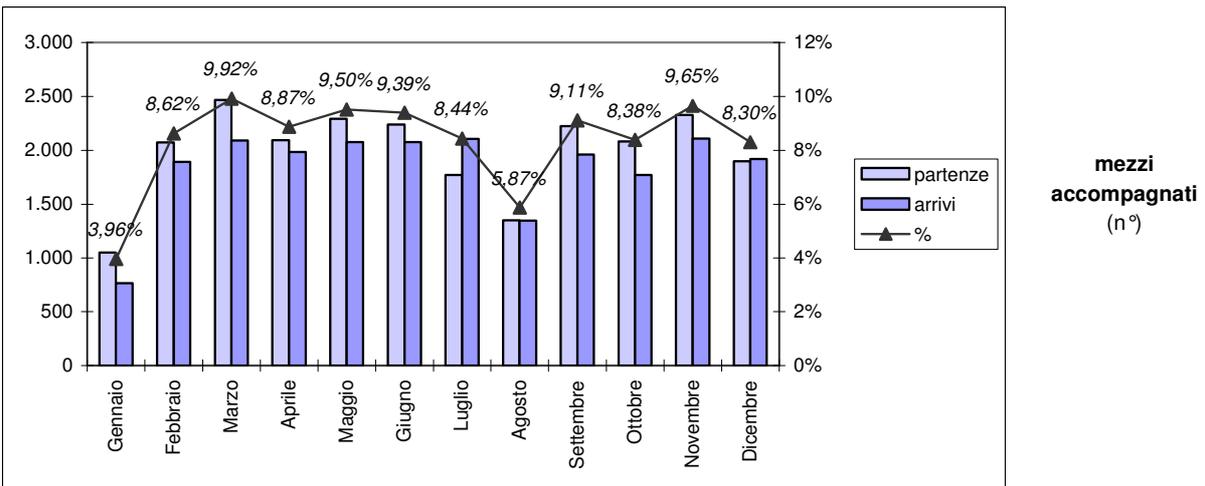
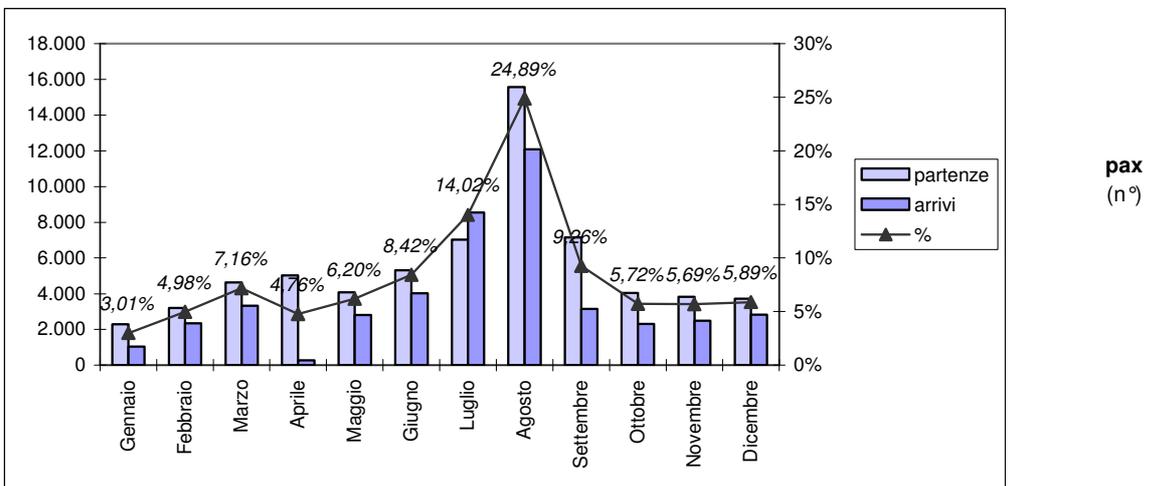
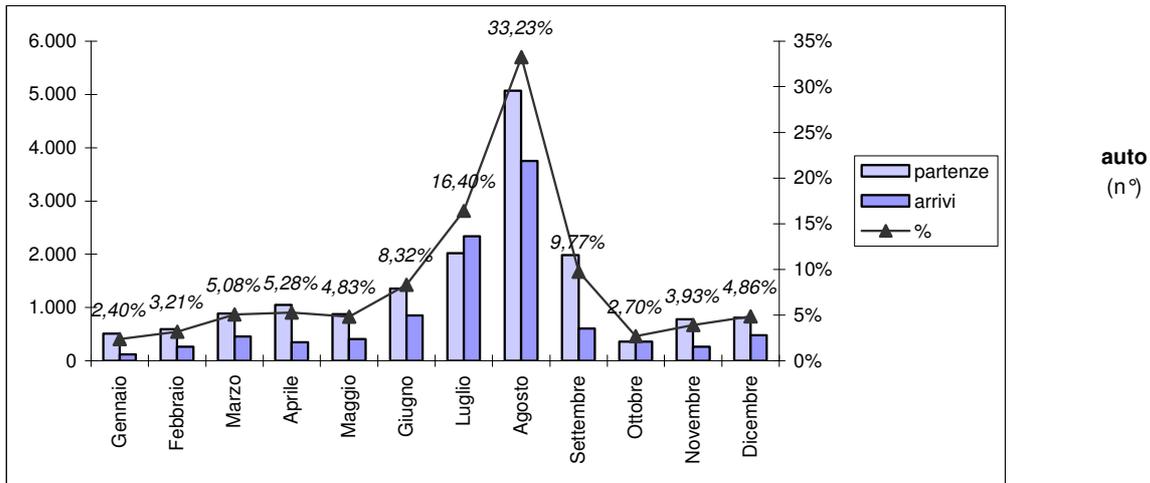
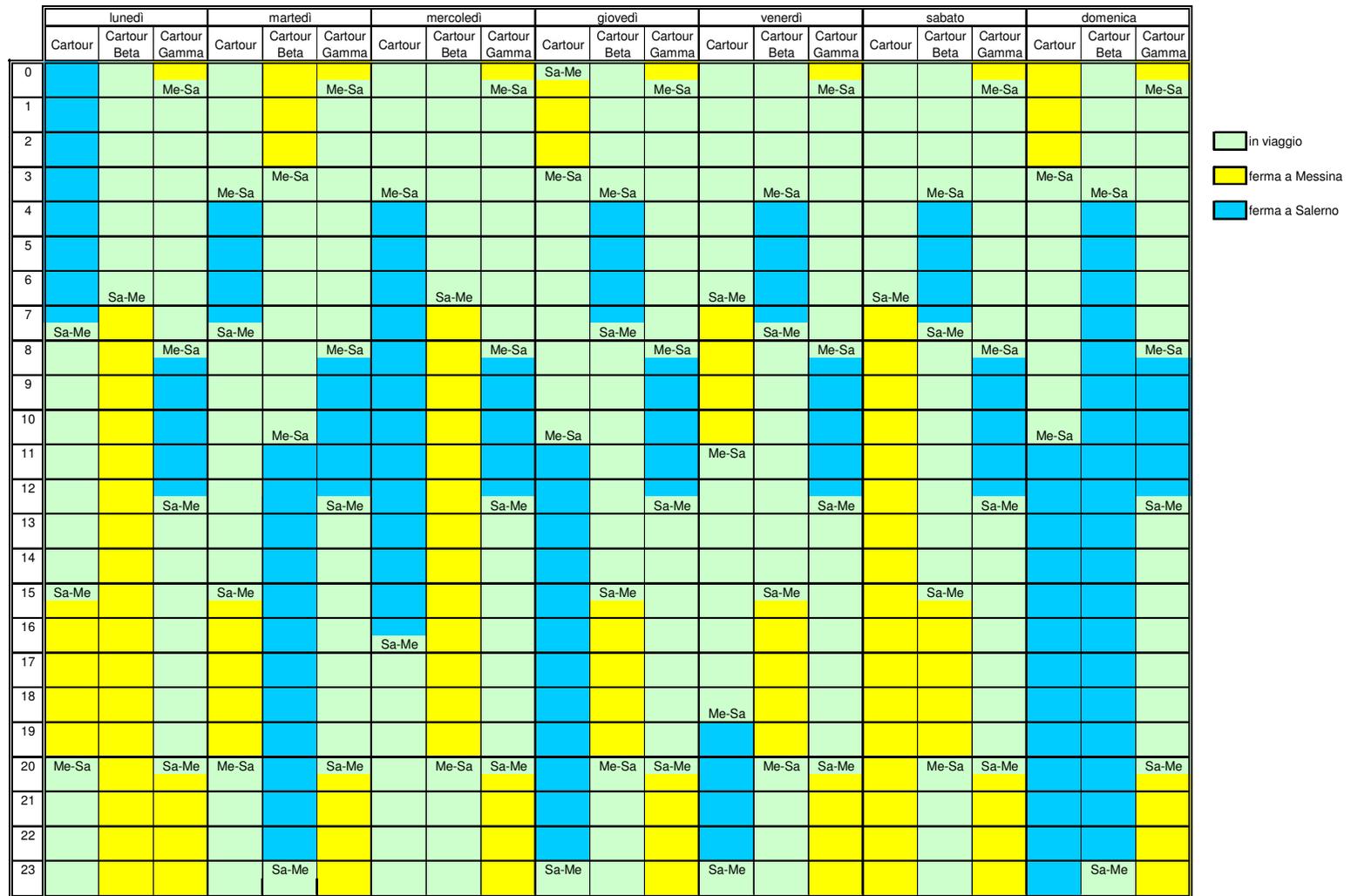


Fig. 4.4 Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: auto e passeggeri, arrivi e partenze mensili 2005



Fig. 4.5 Porto di Messina. Autostrade del mare. Linea Messina-Salerno: percentuali di mezzi accompagnati (anni 2002-2003-2004)



in viaggio
 ferma a Messina
 ferma a Salerno

Fig. 4.6 Autostrade del Mare. Linea Messina-Salerno. Orari dal 16/09/2006 al 30/06/2007 (orario invernale 2007)
 (fonte: www.Carontetourist.it)

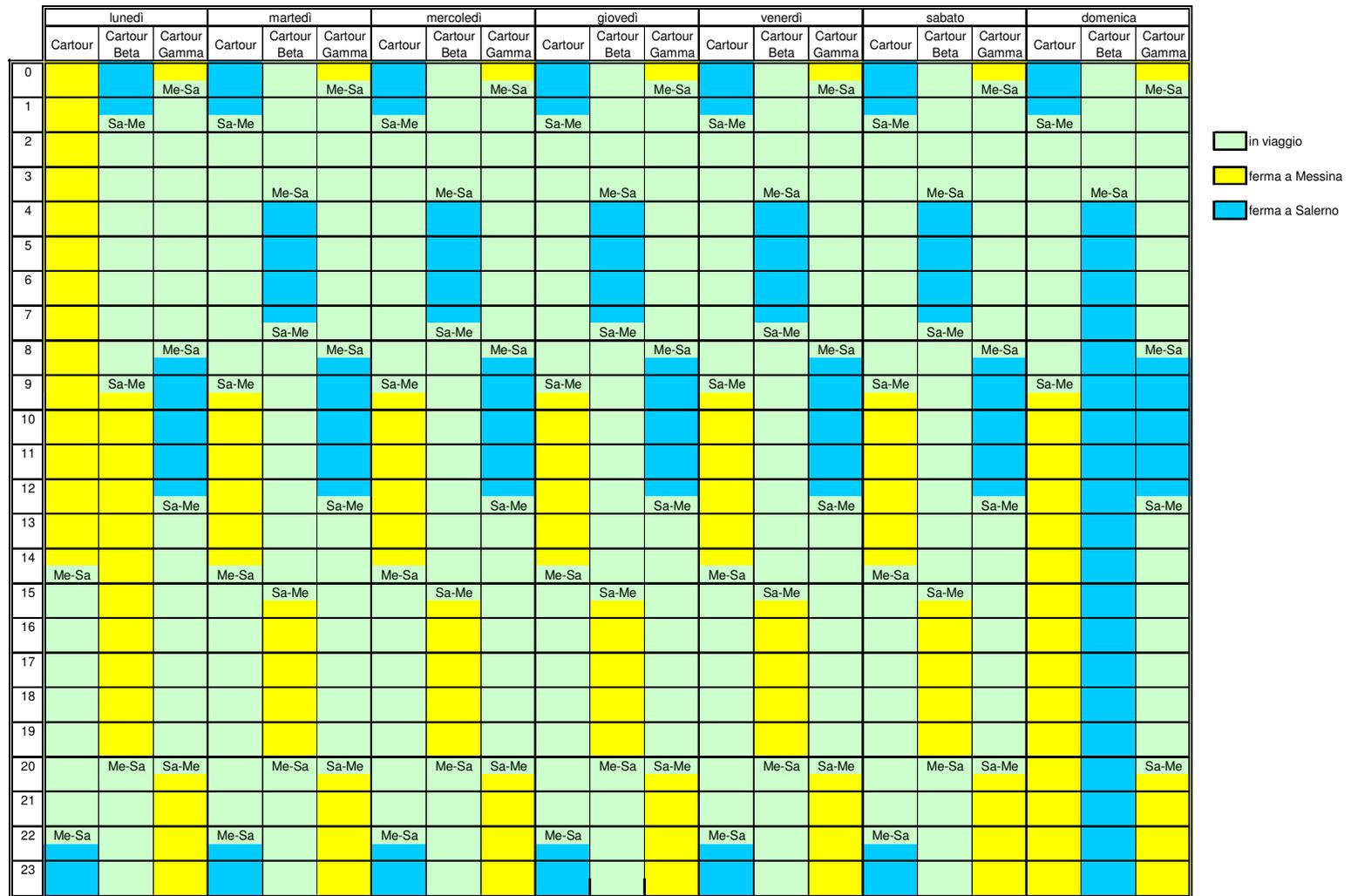


Fig. 4.7 Autostrade del Mare. Linea Messina-Salerno. Orari dal 1/07/2007 al 15/09/2007 (orario estivo 2007)
 (fonte: www.Carontetourist.it)

4.3. Scenari previsionali

4.3.1. Introduzione, indirizzi comunitari

Secondo stime effettuate dalla Commissione Europea, entro il 2010 il trasporto merci in Italia crescerà di circa il 40% ed i suoi volumi, attualmente pari a circa 1,35 miliardi di tonnellate/anno, supereranno quota 2 miliardi.

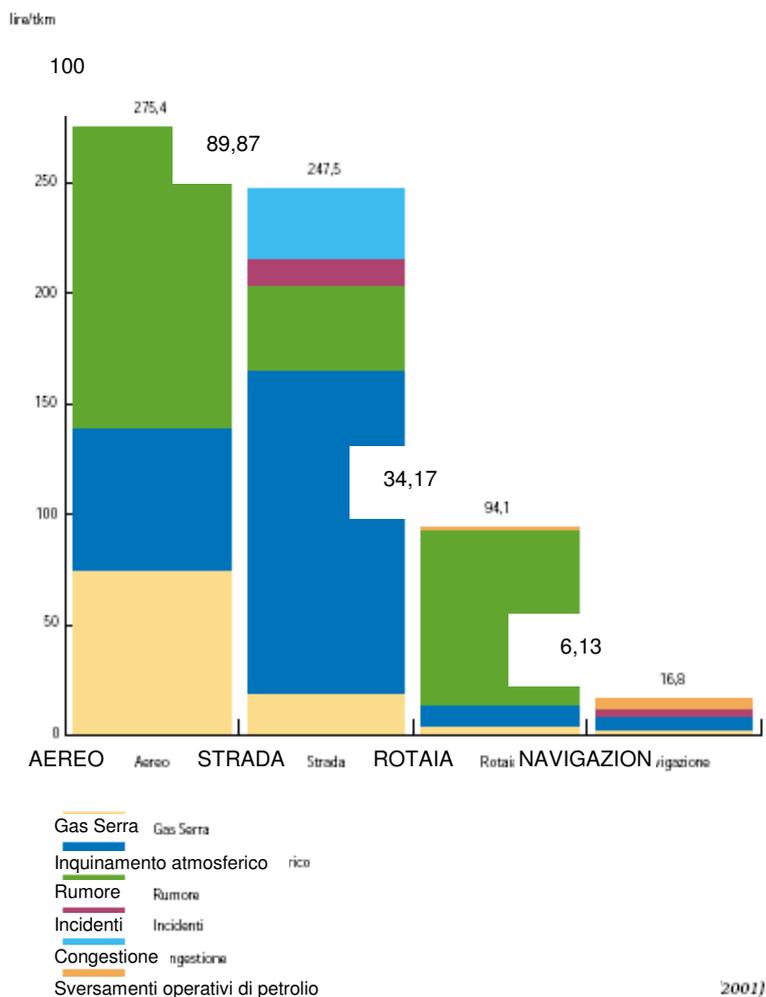
In base ai dati riscontrati da Eurostat, nel 2002 in Italia ben l'86,3% delle merci trasportate ha viaggiato su strada, contro una media europea (UE 25) del 72,2%.

	strada	rotaia	navigazione	oleodotto
BE	70,0	12,9	14,3	2,8
CZ	70,7	25,6	0,9	2,8
DK	74,1	7,7	-	18,2
DE	69,7	14,5	12,8	3,0
EE	31,3	68,7	-	-
EL	98,1	1,9	-	-
ES	89,3	6,4	-	4,3
FR	77,8	14,0	2,3	5,8
IE	96,1	3,9	-	-
IT	86,3	9,1	0,1	4,5
CY	100,0	-	-	-
LV	22,4	54,7	-	22,9
LT	42,2	38,5	-	19,3
LU	77,3	15,2	7,5	-
HU	59,9	27,2	5,8	7,1
MT	100,0	-	-	-
NL	44,9	4,4	44,2	6,5
AT	51,3	29,7	4,9	14,0
PL	52,1	32,5	0,8	14,6
PT	87,0	13,0	-	-
SI	59,8	40,2	-	-
SK	66,4	30,8	2,8	
FI	74,4	24,8	0,8	-
SE	62,6	37,4	-	-
UK	84,1	10,0	0,1	5,8
EU25	72,2	16,3	6,0	5,6
EU15	75,5	12,9	6,9	4,6

Ripartizione modale trasporto merci UE, 2002

Fonte: Eurostat

Questo sbilanciamento modale provoca ben noti problemi di congestione della rete stradale. Le Autostrade del Mare, intese come trasporto combinato strada–mare di merci attraverso l'utilizzo di navi RoRo, rappresentano una possibile soluzione a questa problematica consentendo inoltre di ridurre i costi esterni ⁽²⁾ (gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, congestione, ecc). Rispetto alle altre modalità, fatto 100 i costi esterni per chilometro per il trasporto aereo, il costo del trasporto via mare è di 6,13.



Costi esterni trasporto merci
(fonte: Amici della Terra, 2001)

(2) Le attività economiche determinano un insieme di benefici e di costi che possono ricadere anche su chi non esercita quelle attività. I trasporti, ad esempio creano un insieme di benefici e costi: mentre i primi sono normalmente a vantaggio dell'utente, alcuni costi investono l'intera collettività. Questi costi sono detti "esterni" (o anche esternalità negative): esempi tipici riferiti ai trasporti, sono il depauperamento delle risorse ambientali dovuto all'inquinamento o il costo delle cure sanitarie a seguito di incidenti.

A livello comunitario il **Libro Bianco**, “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” del 2001, pone l’accento sull’importanza dello sviluppo della rete delle Autostrade del Mare con la finalità di migliorare i collegamenti fra porti e rete fluviale e ferroviaria e di garantire un’elevata qualità dei servizi portuali; le Autostrade del Mare vengono considerate come una “vera e propria alternativa competitiva agli itinerari via terra”, in un’ottica di un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti e delle reti di servizi grazie all’integrazione della catena logistica del trasporto marittimo a breve raggio, del trasporto ferroviario e di quello fluviale. Il Libro Bianco, fra l’altro prevede l’avviamento di un **programma** specifico (Marco Polo, 2003-2006) con lo scopo di favorire il trasferimento delle merci dalla strada ad altre modalità di trasporto più rispettose dell’ambiente, riducendo la congestione delle infrastrutture stradali e migliorando le prestazioni ambientali dell’intero sistema di trasporto.

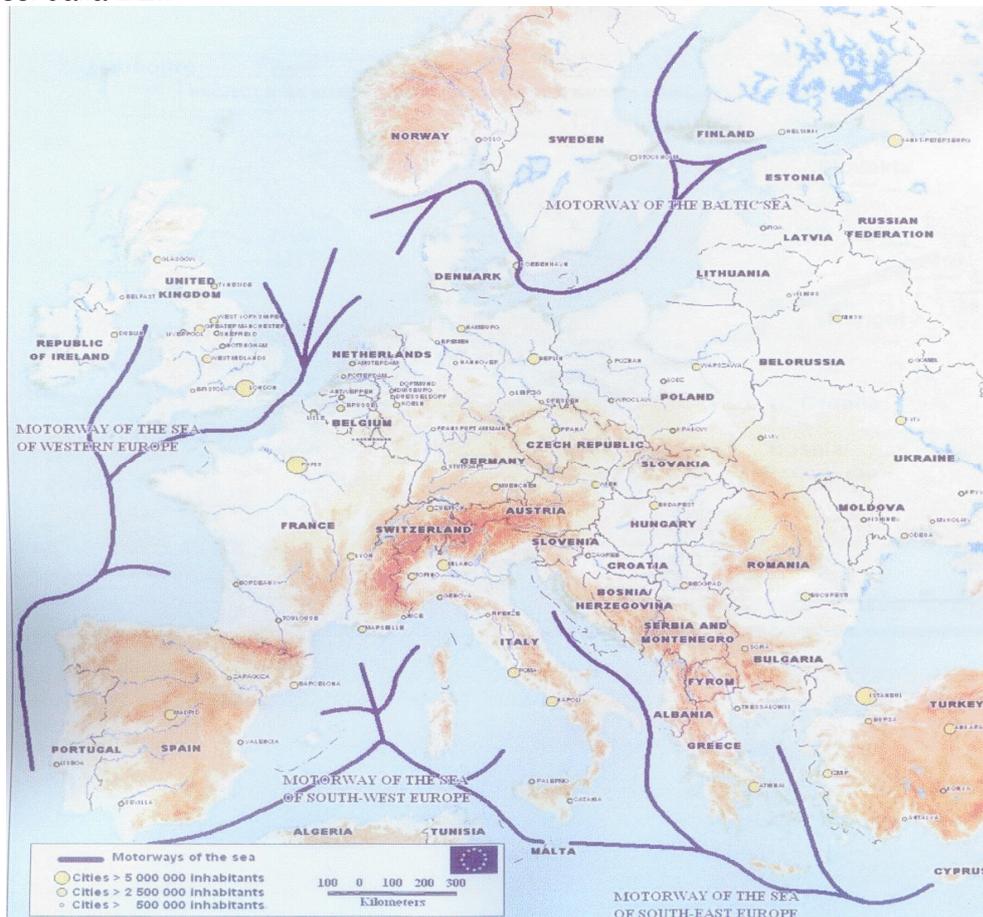
L’obiettivo è quello di mantenere per il 2010 la ripartizione modale riscontrata nel 1998 attraverso il finanziamento di progetti che vedano coinvolti almeno due Stati membri o che riguardino il territorio di almeno uno Stato membro e il territorio di un paese terzo vicino, ed abbiano come oggetto:

- azioni di trasferimento modale che mirano al trasferimento di una parte del traffico stradale verso altri modi di trasporto;
- azioni catalizzatrici per progetti innovativi volti a compensare le insufficienze strutturali dei mercati. (es. autostrade del mare);
- azioni comuni di apprendimento (cooperazione e lo scambio di know-how) fra gli operatori del mercato della logistica del trasporto merci al fine di migliorare le prestazioni ambientali del settore.

Il quadro finanziario previsto per l’attuazione del programma Marco Polo, per il periodo che va dal 2003 al 2006, è pari a 75 milioni di €.

Le Autostrade del Mare sono inoltre state inserite tra i 30 progetti prioritari per lo sviluppo della **Rete Transeuropea dei Trasporti** (TEN-T) per la quale sono previsti finanziamenti comunitari pari 1,8 miliardi di EURO da distribuire tra quattro aree geografiche: quella relativa all’autostrada del Mar Baltico, l’area dell’arco Atlantico, l’Autostrada del Mare dell’Europa sud-orientale e l’Autostrada del Mediterraneo sud-occidentale. I progetti transfrontalieri dichiarati di interesse europeo potranno accedere, oltre ai fondi di bilancio, ai fondi di coesione ed ai fondi strutturali FESR (Fondo Europeo

di Sviluppo Regionale) previsti dalla Comunità Europea, anche a mutui a tassi agevolati concessi dalla BEI.



Le autostrade del mare nella rete tent-t
(fonte: Commissione Europea)

4.3.2. Indirizzi e normative nazionali

A livello nazionale, il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)** del 2000 indica tra le priorità l'attuazione dei progetti riguardanti le Autostrade del Mare con il fine di ottenere un sistema dei trasporti coerente con gli obiettivi della sostenibilità ambientale, dell'intermodalità e della sicurezza stabiliti a livello comunitario. Il PGTL prevede inoltre la definizione di un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti che permetta di monitorare il livello di efficienza della mobilità di merci e passeggeri e di effettuare investimenti mirati al miglioramento delle infrastrutture di trasporto; in ambito marittimo viene evidenziata tra le priorità la creazione di una rete di terminal dedicati al cabotaggio, così da favorire lo sviluppo delle Autostrade del Mare.

Un ulteriore passo in avanti nello sviluppo delle Autostrade del Mare deriva dall'art.34 comma 3 della **Legge n. 166 del 2002** (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti) che prevede il concorso dello Stato agli oneri finanziari sostenuti dalle imprese armatoriali per favorire lo sviluppo di attività di cabotaggio.

Un provvedimento basato sul D.L. 2009 del 2002 (Disposizioni urgenti in materia di razionalizzazione della base imponibile, di contrasto all'elusione fiscale, di crediti d'imposta per le assunzioni, di detassazione per l'autotrasporto, di adempimenti per i concessionari della riscossione e di imposta di bollo") convertito nella Legge 265 del 2002 ma non ancora operativo, introduce un nuovo meccanismo di incentivazione concedendo una sorta di **"ticket ecologico"** agli autotrasportatori che utilizzano la nave.

Pur se non significativo in termini di volumi, un primo esempio di attuazione di tale meccanismo è avvenuto in **Sicilia** attraverso la Legge Regionale n. 11 del 2004 (Provvedimenti per favorire in Sicilia il trasporto combinato "strada-mare" delle merci). Questa legge prevede l'assegnazione di bonus ambientali per i veicoli pesanti di oltre 12 tonnellate che utilizzino i servizi combinati strada-mare da e per i porti della Sicilia.

Al fine di promuovere il programma **"Autostrade del Mare"** Sviluppo Italia d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato vita (2004) alla società **Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.**

Uno dei primi obiettivi di RAM è quello di elaborare un Master Plan dell'iniziativa. L'approccio seguito mira ad identificare **cluster portuali** costituiti da aree omogenee con consistenti scambi di merce (es. Campania e Sicilia orientale). Gli armatori ed i porti che offriranno collegamenti tra i cluster individuati come importanti potranno accedere ai finanziamenti. In questo modo all'interno di un piano di riequilibrio modale prestabilito saranno i soggetti armatoriali a scegliere la soluzione logistica più opportuna.

Questa idea dei cluster nasce dalla convinzione che:

- un approccio eccessivamente dirigistico non sia praticabile per diverse ragioni, per esempio, per il fatto che gli armatori sono comunque legati al territorio ed ai porti da ragioni storiche e logistiche;
- un approccio liberista rischia di disperdere i finanziamenti.

Infine la **Legge Finanziaria per il 2005** stanziava la somma di 10 milioni di Euro per il finanziamento delle attività inerenti alla programmazione e realizzazione delle Autostrade del Mare.

Per quanto riguarda gli indirizzi regionali il **Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità** (2003) dedica attenzione ai trasporti marittimi ed in particolare alle iniziative innovatrici, quali le "autostrade del mare", ipotizzando un intervento diretto tramite contributi come poi avvenuto nel 2004 (si veda paragrafo precedente).

Le analisi svolte nel Piano hanno evidenziato una serie di problematiche da affrontare per lo sviluppo di questi servizi, tra le quali:

- i collegamenti dei porti con il sistema autostradale risultano attualmente scarsi. Occorre, a tal proposito progettare e realizzare nell'ambito dei piani portuali, opportuni spazi da destinare a banchine, aree di accumulo, vie di uscita ed entrata preferenziali al servizio del RoRo per evitare commistioni con i traffici soggetti ad attività doganale riducendo quindi i tempi di permanenza nei porti di navi e camion;
- pilotaggio. Bisogna verificare la possibilità (simile a quella prevista nel trasporto aereo) che dopo un certo numero di manovre in un porto la nave ed il comandante siano esentati dal pilotaggio;
- pilotaggio a livello operativo. Bisogna garantire (in modo simile al trasporto aereo) priorità o scale di priorità per i servizi di pilotaggio al RoRo, l'incidenza di aliquote temporali di attesa per il pilota a bordo è evidentemente maggiore per la rotta di RoRo e può pregiudicare i rapporti contrattuali dei vettori stradali che utilizzano quel servizio;
- promiscuità doganali. Bisogna verificare nell'ambito dei lay-out portuali la possibilità di rivedere i recinti doganali in modo da evitare qualunque perdita di tempo al trasporto accompagnato che si muove su scala nazionale.

4.3.3. Evoluzione in atto nel mercato

Dalla fine degli anni '90 l'interesse dei principali attori coinvolti nel trasporto merci (politica, armatori, autotrasportatori, ecc) è cresciuto in modo considerevole come dimostrato da numerose iniziative, tra le quali si segnalano:

- Progetto **M.I.T.O.** (Mediterranean Intermodal Transports Organisation) promosso da Confitarma e Fedarlinea. Il progetto prevede di incrementare la rete di servizi di linea attraverso l'attivazione di un programma che, coerentemente con le esigenze

del Paese e con le direttive comunitarie, possa sviluppare un sistema di terminal portuali funzionalmente dedicati al trasporto di veicoli commerciali. L'intervento consiste, in sintesi, nel prendere avvio dal quadro di servizi di Autostrade del Mare già presente nel Paese, concentrando l'attenzione sui servizi diretti (utilizzo della medesima nave tra origine e destinazione) per le merci varie effettuati con navi traghetto e RoRo. A tale fine è prevista la costituzione di un organismo di coordinamento ed indirizzo strategico e di una società di servizio (Marelog), entrambe costituite con la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti (Istituzioni, Confitarma, Fedarlinea, Assoporti, Autostrade, Ferrovie, Enti locali, etc.);

- Progetto “**Solomerci – Autostrade del mare**” promosso da Strade Blu S.p.A., Tecnosistemi S.p.A., Engineering S.p.A. e Thetis S.p.A.. L'iniziativa, presentata al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, intende sviluppare un sistema di porti riservati e funzionali al trasporto di veicoli commerciali. Solomerci si pone l'obiettivo di offrire ai vettori marittimi aree di attracco tecnologicamente avanzate in grado di offrire servizi di vario genere e di alta qualità (movimentazione merci più rapida, gestione elettronica dei passaggi, zone di parcheggio, ecc). Al progetto ha successivamente aderito anche il gruppo Moby Lines.

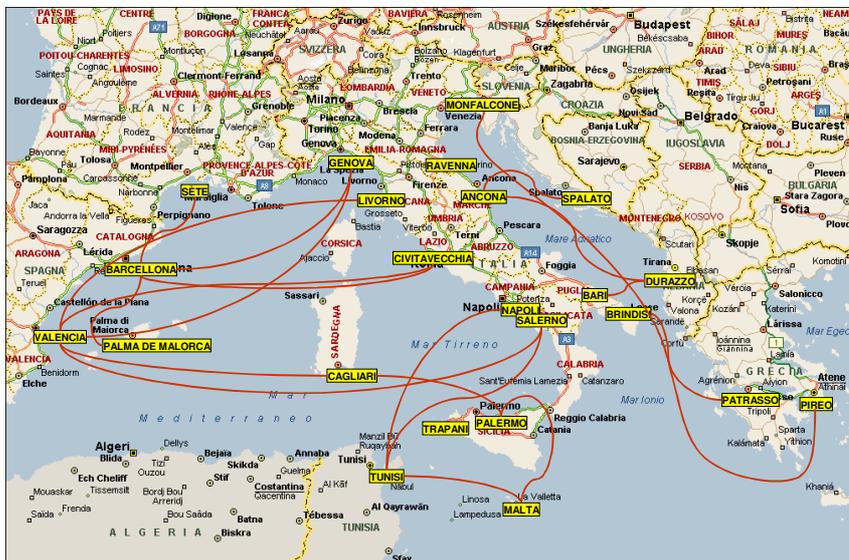
Queste iniziative sono sostanzialmente alternative, sarà quindi compito di RAM quello di mediare ed indirizzarle perché contribuiscano ad uno sviluppo armonico della Autostrade del Mare.

Particolarmente significativa è stata la mobilitazione del settore armatoriale. Dall'osservazione dei dati relativi alle linee attivate emerge un incremento dell'offerta settimanale sia internazionale (+103%), sia nazionale (+73%).

Indicatori	1999	2003	Var. % 1999- 2003
LINEE INTERNAZIONALI			
Linee attivate	23	35	52%
Viaggi A/R (settimanali)	121	146	21%
Offerta settimanale (metri lineari)	51.590	104.800	103%
LINEE NAZIONALI			
Linee attivate	26	40	54%
Viaggi A/R (settimanali)	149	203	36%
Offerta settimanale (metri lineari)	311.200	539.430	73%

(fonte: elaborazioni su dati Confitarma)

Si evidenzia inoltre che nel periodo 1999 – 2003 sono entrate in servizio 29 navi (15 nuove costruzioni, 7 acquistate all'estero e 7 noleggiate) con età media di 12 anni e velocità media di circa 23 nodi (26,5 nodi per le nuove costruzioni).



Linee internazionali da/per l'Italia esclusa la Corsica
(fonte: Confitarma 2004)

Per quanto riguarda la Sicilia sono presenti 24 servizi di linea (di cui 2 momentaneamente sospesi, per il dettaglio si veda la Tabella 4.1):

- 8 servizi utilizzano navi dedicate esclusivamente al trasporto merci;
- 13 effettuano il trasporto sia di merci sia di passeggeri.

	O/D	Numero Rotte	Operatori
SICILIA	Veneto	1	Tirrenia - Adriatica
	Emilia Romagna	1	Tirrenia - Adriatica
	Liguria	2	Grandi Navi Veloci, Strade Blu, Tirrenia
	Toscana	3	Italtrag, Tirrenia - Adriatica, Grandi Navi Veloci
	Lazio	3*	Strade Blu, Grandi Navi Veloci
	Campania	6*	MedMar, SNAV, Tirrenia, Grimaldi Group Caronte & Tourist, TTT Lines
	Sardegna	2	Tirrenia
	Tunisia	3	MedMar, Grimaldi Group

* di cui 1 momentaneamente sospeso

Linee con o/d in Sicilia

(fonte: elaborazioni su dati www.mare-tir.it)



Linee nazionali da/per la Sicilia

(fonte: elaborazioni T Bridge su dati www.mare-tir.it)

	O/D	Tipologia	Navi	Distanza Km	Tempo di percorrenza	Giorni di partenza	Operatore
CATANIA	Venezia	Merci	M/n Sardegna	1.204,45	38h 00'	ogni 4 gg.	Tirrenia - Adriatica
	Salerno	Merci/Pax	M/n Prometheus	378,01	9h 15'	momentaneamente sospesa	Caronte & Tourist
	Ravenna	Merci	M/n Espresso Ravenna, Espresso Catania	1.137,74	36h 00'	gg alterni	Tirrenia - Adriatica
	Napoli	Merci/Pax	M/n Partenope, Trinacria	413,22	11h 00'	dom-ven/lun-mar-mer-gio-sab	TIT Lines
	Livorno	Merci	M/n Puglia	854,23	28h 00'	gio/dom	Tirrenia - Adriatica
MESSINA	Salerno	Merci/Pax	M/n Cartour	289,07	7h 30'	tutti i gg	Caronte & Tourist
PALERMO	Tunisi	Merci/Pax	M/n Eurostar Salerno	327,45	09h 00'	mar	Grimaldi Group
	Salerno	Merci/Pax	M/n Eurostar Salerno	307,10	8h 30'	ven	Grimaldi Group
	Napoli	Merci/Pax	M/n Florio, M/n Rubattino	309,45	10h 15'	tutti i gg	Tirrenia
	Napoli	Merci	M/n Snav Sicilia	309,45	10h 30'	tutti i gg	SNAV
	Livorno	Merci/Pax	M/n Victory	655,96	19h 00'	mar-gio-sab sospeso nei mesi di giugno, luglio e agosto	GRANDI NAVI VELOCI
	Livorno	Merci/Pax	M/n Seaterns	656,00	21h 00'	sab	ITALTRAG
	Genova	Merci/Pax	M/n Excellent, M/n La Superba, M/n La Suprema	791,23	20h 00'	tutti i gg a dom alterne	GRANDI NAVI VELOCI
	Civitavecchia	Merci/Pax	M/n Excellent, M/n Excelsior, M/n La Superba	459,54	12h 00'	dom/mar-gio	GRANDI NAVI VELOCI
	Cagliari	Merci/Pax	--	418,00	13h 30'	sab	Tirrenia

	O/D	Tipologia	Navi	Distanza Km	Tempo di percorrenza	Giorni di partenza	Operatore
TERMINI IMERSE	Genova	Merci	M/n Strada Corsara	770,00	24h 00'	lun/mer/ven/dom	Strade Blu
	Genova	Merci	M/n Via Tirreno, Via Adriatico	770,00	24h 00'	lun-mer-gio-sab	Tirrenia
	Civitavecchia	Merci	M/n Strada Maestra	400,00	11h 30'	momentaneamente sospesa	Strade Blu
TRAPANI	Tunisi	Merci/Pax	M/n Donatella DAbbundo, Giuseppe DAbbundo	315,00	8h 00'	lun-ven	MedMar
	Sousse (Tunisia)	Merci/Pax	--	299,00	9h 00'	mer	MedMar
	Napoli	Merci/Pax	--	357,00	13h 00'	mar	MedMar
	Livorno	Merci/Pax	M/n Seaterns	644,84	22h 00'	lun-mer/ven/sab	ITALTRAG
	Formia	Merci	M/n Casalicchio	370,60	17h 00'	lun-mer-ven	S. A. e M.
	Cagliari	Merci/Pax	--	337,00	11h 30'	mar	Tirrenia

4.3.4. Tendenze di sviluppo del settore

Attraverso interviste dirette con gli operatori (cfr. nel seguito) è stato possibile delineare le tendenze di sviluppo del settore. Tutti gli operatori intervistati si attendono una crescita dei traffici da e per la Sicilia. Le ragioni di questo ottimismo risiedono nelle buone aspettative relativamente a:

- incremento dell'attività turistica nell'isola;
- adeguamento della Sicilia ai livelli produttivi e di consumi del resto d'Italia.

La crescita della domanda di trasporto dovrebbe impattare in modo significativo sui servizi di Autostrade del Mare alla luce del crescente congestionamento delle infrastrutture stradali italiane. Alcuni operatori ritengono però che un vero e proprio salto di qualità, in termini di volumi, possa essere possibile solo grazie ad incentivi pubblici, peraltro già stanziati ed in corso di concretizzazione: ciò permetterebbe ad una parte della domanda inespressa di concretizzarsi ed avvicinare gli autotrasportatori alla modalità marittima

Il ponte sullo Stretto potrebbe costituire un'opportunità per le autostrade del mare. Contribuirà infatti allo sviluppo economico della Sicilia e quindi ai suoi scambi commerciali. Secondo un operatore particolarmente attivo nel cabotaggio e nei servizi di traghettamento nello Stretto, il ponte ridurrà i traffici per il traghettamento mentre non inciderà nelle scelte modali degli utilizzatori delle autostrade del mare.

Secondo gli operatori questa crescita dovrebbe favorire nel medio/lungo termine una concentrazione delle compagnie armatoriali, se non altro con degli accordi di partnership. Per quanto riguarda la presenza armatoriale nella Sicilia Orientale è utile annotare l'interesse del Gruppo Grimaldi Napoli. Il 21 giugno 2005 la nave "Grande Portogallo" ha infatti effettuato uno scalo di prova a Messina (Molo Norimberga). Questo prova tecnica mostra l'interesse di questo mercato da parte di primari armatori già operanti su collegamenti nazionali ed internazionali, oltre che la capacità del Molo Norimberga di ricevere navi con dimensioni ragguardevoli (lunghezza 176,5 m; larghezza 31,1 m; pescaggio 8,8 m, velocità 21 nodi, anno di costruzione 2002).

4.3.5. Posizionamento di Messina

Nella valutazione del posizionamento competitivo dell'area sotto la giurisdizione dell'A.P. di Messina è necessario tenere in considerazione i seguenti elementi condivisi dagli operatori:

- attualmente i porti della Sicilia orientale attrezzati per traffici regolari sono Catania e Messina;
- le aree di origine e destinazione delle merci sono prevalentemente nel sud dell'isola;
- nel breve e medio termine, i più interessanti sviluppi delle autostrade del mare, si prevedono verso l'Europa continentale
- il transito nello Stretto comporta un costo per il pilotaggio obbligatorio di qualche migliaio di € a nave (per le navi con TSL oltre 15.000) ⁽³⁾.

Alla luce di queste considerazioni è possibile delineare i punti di forza e debolezza degli scali della Sicilia orientale:

- Messina è attualmente considerato un ottimo porto per i traffici accompagnati, in quanto permette di ridurre il *transit time* complessivo anche per le merci provenienti dal catanese (la tratta Catania- Messina ha tempi di percorrenza di 1 ora via terra e 2.30 ore via mare). Messina non ha però molti spazi portuali ed è soggetta al pilotaggio obbligatorio per il passaggio dello Stretto;
- Catania ha un'ottima dotazione di aree che, unitamente alla vicinanza alle zone di origine/destinazione della merce, ne fanno un ottimo porto per il non accompagnato. La sua posizione rimane però defilata ed il passaggio nello Stretto comporta un aggravio di tempi e costi;
- Milazzo potrebbe essere molto interessante in prospettiva, soprattutto per i traffici non accompagnati, per molteplici ragioni: buona posizione rispetto al continente per raggiungere il quale non è necessario attraversare lo Stretto, ampie disponibilità di aree, vicinanza dell'autostrada (il casello dista qualche km), crescita di un tessuto industriale locale (aree ASI).

I traffici da/per la Sicilia orientale sono equamente ripartiti tra accompagnato e non accompagnato per quanto riguarda il porto di Catania mentre, a Messina, prevale la

⁽³⁾ Il sistema VTS, installato da diversi anni nell'area dello Stretto, è ancora in fase sperimentale e pertanto non sostituisce il pilotaggio. Per i servizi di linea (traghetti) è invece attivo un servizio VHF e quindi non è necessario il pilotaggio.

tipologia dell'accompagnato (80%). Tutti gli operatori intervistati prevedono un'evoluzione naturale che porterà a sempre maggiori traffici non accompagnati.

4.3.6. Esigenze di spazi ed accosti, scenari di sviluppo

Questa evoluzione dei traffici cambierà anche le esigenze di spazi portuali e retroportuali da parte degli operatori sia in termini di spazi che di modalità di gestione.

- Attualmente gli operatori dichiarano essere sufficiente una dotazione di piazzali di 10.000/15.000 m² per linea attivata. Questi valori sono però destinati a crescere, fino a 30.000/35.000 m², in presenza di traffici “non accompagnati”, che necessitano di maggiori aree (cintate e sorvegliate) per lo stoccaggio e dei quali è prevedibile una crescita significativa;
- per quanto riguarda la modalità di gestione, la possibilità di avere una concessione in esclusiva delle banchine rimane una delle priorità di ogni compagnia di navigazione. Questa esigenza sarà sempre più irrinunciabile sia in previsione dello sviluppo delle attuali o di nuove direttrici, sia per garantire la sicurezza dei flussi non accompagnati. La disponibilità di aree retroportuali (non meno di 10.000 m² per operatore) è un altro tema a cui gli operatori prestano crescente attenzione in un'ottica di medio periodo. Questi ultimi infatti valutano sempre più spesso la possibilità di allargare il proprio portafoglio servizi di logistica.

Tutti gli operatori intervistati stanno valutando la possibilità di offrire nuove rotte da/per la Sicilia orientale. Le condizioni operative che condizionano la scelta di un itinerario sono essenzialmente:

- l'esistenza di traffici, meglio se bilanciati;
- le tariffe dei competitori e la concorrenza del tuttostrada (costi e tempi di percorrenza) rispetto alle frequenze offribili con la modalità marittima;
- disponibilità in esclusiva di approdi (di tipo perpendicolare per navi con portellone posteriore) e piazzali;
- vicinanza autostrade, meglio se con raccordo diretto;
- disponibilità di aree retroportuali.

Premesso che un corretto dimensionamento dei traffici da e per il porto di Messina è possibile solo attraverso un'analisi di mercato di dettaglio che identifichi:

- il mercato di riferimento in termini di scambi di merci fra aree geografiche omogenee al fine di identificare le rotte possibili;

- l'offerta attuale ed attesa nel periodo da parte di tutte le modalità di trasporto concorrenti in considerazione di eventuali nuovi investimenti (es. costruzione ponte sullo Stretto) nonché di cambiamenti di scenario (es. nuove normative per il trasporto su gomma);
- la domanda di trasporto esistente per ciascuna modalità e quella potenziale per la modalità marittima nonché le condizioni per un suo realizzo;

é comunque possibile, in base alle interviste effettuate, delineare due scenari di sviluppo per il breve-medio termine (3-5 anni):

- **scenario medio:** rafforzamento dell'attuale operatore presente su Messina con due nuovi collegamenti ad alta frequenza. Questo scenario potrebbe far incrementare i volumi complessivi di mezzi commerciali in transito da 105.000 unità a 140.000 . In questo scenario è ragionevolmente ipotizzare la necessità di complessivi 3 accosti;
- **scenario alto:** rafforzamento dell'attuale operatore presente su Messina (scenario medio) ed ingresso di un nuovo operatore con 2 nuovi collegamenti ad alta frequenza. Questo scenario potrebbe far incrementare i volumi complessivi di mezzi commerciali in transito da 170.000 unità a 230.000. In questo scenario è ragionevolmente ipotizzare la necessità di complessivi 5/6 accosti.

La **localizzazione** del terminal (o dei terminals) Autostrade del Mare in uno dei porti del sistema di competenza dell'A.P. di Messina non sembra essere una scelta vincolante per lo sviluppo dei traffici, a condizione che siano garantiti gli spazi operativi necessari agli operatori.

L'evoluzione delle **caratteristiche delle navi** sono difficilmente delineabili in modo univoco poiché sono strettamente legate ad ogni singola direttrice che l'operatore intende effettuare. In generale è possibile identificare navi per il medio raggio (fino a 15/16 ore di navigazione) e navi per il lungo raggio (oltre le 15/16 ore di navigazione). Per le prime è importante che possano trasportare sia passeggeri sia merci in modo da ridurre la ciclicità dei traffici merci e garantire redditività durante tutto l'arco dell'anno. La capacità di carico di 2.500 ml è ritenuta buona.

Per le seconde è importante che siano interamente dedicate alle merci, risparmiando così sulla realizzazione e sulla gestione, poiché *transit time* così lunghi scoraggiano il passeggero. La capacità ideale per queste navi è di 3.000 ml. In generale anche questo settore armatoriale sta vivendo una crescita dimensionale delle navi. Le nuove realizzazioni sempre più spesso tendono a raggiungere una capacità di carico di 3.000

ml. In termini dimensionali queste nuove navi sono lunghe 180-200 metri. Per quanto riguarda il pescaggio le navi di nuova realizzazione non si discostano molto dalle attuali proprio per evitare problemi di accesso ai porti.

Per quanto riguarda la velocità di navigazione questa sta diventando sempre più una scelta obbligata per l'armatore a causa dei crescenti costi di *bunkeraggio*. Difficilmente si potranno sostenere andature oltre i 23 nodi ed offrire tariffe convenienti.

4.4. Interviste con operatori (schede di sintesi)

Nel seguito si riporta in sintesi quanto emerso nel corso di interviste effettuate da TBRIDGE s.p.a. con operatori del settore.

Intervista n° 1, 17 giugno 2005: GRANDI NAVI VELOCI (GNV)

Secondo GNV il mercato siciliano è in crescita lieve ma costante. Questa tendenza dovrebbe confermarsi nel medio termine. Un vero e proprio salto di qualità pensano sia possibile solo grazie ad incentivi pubblici: ciò permetterebbe a buona parte della domanda inespressa di concretizzarsi ed iniziare ad utilizzare il trasporto via mare.

La posizione di Messina non viene ritenuta ideale per il servizio mediterraneo di GNV perché allunga la rotta ottimale. Per questa ragione sembra ancora meno interessante Tremestieri, mentre potrebbero essere molto interessanti i possibili sviluppi su Milazzo e Giammoro.

Attualmente GNV utilizza il porto di Palermo con rotte su Genova, Livorno e Civitavecchia. La clientela è equamente distribuita tra accompagnato e non accompagnato anche se questo ultimo è previsto in leggera crescita.

Nei prossimi anni la flotta GNV crescerà in modo consistente con 8 navi RoRo merci consegnate una ogni sei mesi a partire da fine 2006. Stanno quindi valutando l'opportunità di offrire nuove rotte sia nazionali che internazionali.

Complessivamente sul mercato non vede spazio per nuovi operatori ma piuttosto un consolidamento di quelli attuali.

Nella scelta di un itinerario GNV ricerca: il bilanciamento dei traffici, la possibilità di offrire alta frequenza e la disponibilità in esclusiva di approdi ed aree. In futuro sono

interessati ad allargare il ventaglio dei servizi logistici offerti, di conseguenza nella scelta di nuovi porti un aspetto importante potrà essere la disponibilità di aree retroportuali.

Le nuove navi saranno concettualmente diverse da quelle attualmente in esercizio e saranno maggiormente dedicate al trasporto merci. A fronte di una capacità di carico di 2.800 mt (leggermente superiore delle due attuali ammiraglie Superba e Suprema) si ridurrà il numero di posti passeggeri da 3.000 a 500. La velocità di esercizio sarà sempre di 23/24 nodi. In teoria sia le navi attuali che quelle in arrivo potrebbero raggiungere i 30 nodi ma i prezzi del carburante attuali (ed attesi) non permetteranno di rendere economicamente convenienti velocità maggiori. Il prezzo del biglietto sarebbe infatti troppo alto.

Per una ottimale operatività necessitano di approdi perpendicolari, le loro navi hanno tutte il portellone posteriore. Per quanto riguarda le aree operative a terra necessitano di una capacità di stoccaggio vicina al doppio della stiva. In questo modo possono preparare il carico da imbarcare, sbarcare i mezzi in arrivo ed imbarcare i mezzi preparati. Parte di queste aree devono essere recintate per poter garantire la sicurezza dei mezzi non accompagnati durante la sosta.

Intervista n° 2, 18 giugno 2005: Rete Autostrade del Mare (RAM)

Le linee guida comunitarie (TEN-T) prevedevano sostanzialmente due tipi di approcci da parte del soggetto pubblico per lo sviluppo delle autostrade del mare:

- Individuazione a livello centrale dei collegamenti e relazione di porti appartenenti all'iniziativa "autostrade del mare" e successivo affidamento in concessione alle compagnie armatoriali dell'esercizio di questi collegamenti;
- Autoregolamentazione del mercato e finanziamento delle iniziative proposte da armatori e porti.

RAM nel proprio Master Plan sta valutando una terza via che prevede l'identificazione di cluster portuali costituiti da aree omogenee con consistenti scambi di merce (es. Campania e Sicilia orientale). Gli armatori ed i porti che offriranno collegamenti tra i cluster individuati da RAM, potranno accedere ai finanziamenti. In questo modo all'interno di un piano di riequilibrio modale prestabilito saranno i soggetti armatoriali a scegliere la soluzione logistica più opportuna.

Questa idea dei cluster nasce dalla convinzione che:

- un approccio eccessivamente dirigistico non sia praticabile per diverse ragioni, per esempio, per il fatto che gli armatori sono comunque legati al territorio ed ai porti da ragioni storiche e logistiche;
- un approccio liberista rischia di disperdere i finanziamenti.

Attualmente per la Sicilia sono previsti due cluster: Sicilia orientale ed occidentale, ma si sta valutando la possibilità di aggiungerne un terzo per la Sicilia meridionale in previsione dello sviluppo dei collegamenti con il continente africano.

Un possibile sviluppo delle autostrade del mare a Milazzo sembra essere plausibile data la buona posizione rispetto al Mediterraneo del nord. Risulta indispensabile un buon collegamento all'autostrada.

Intervista n° 3, 21 giugno 2005: CARONTE & TOURIST

La domanda di trasporto merci è prevista in crescita sia per gli effetti del turismo sia per l'adeguamento della Sicilia ai livelli produttivi e di consumi del resto d'Italia.

Milazzo e Giammoro hanno un'ottima dotazione di aree retroportuali (Area ASI) e nel medio lungo termine potrebbero rappresentare una buona soluzione per i traffici non accompagnati. Anche da un punto di vista stradale questi due scali sono ben collegati con l'autostrada (il casello dista qualche km). Naturalmente in caso di deciso sviluppo dei traffici sarebbe meglio fossero collegati direttamente. Un vantaggio da non sottovalutare è la possibilità da parte di chi utilizza questi scali di non ricadere nelle acque dello Stretto per cui è previsto il pilotaggio obbligatorio, il cui costo ammonta a qualche migliaio di € per ogni nave in transito.

Messina per i traffici accompagnati è il migliore scalo della Sicilia orientale: l'area di origine/destinazione della merce è il catanese, la tratta Catania- Messina ha tempi di percorrenza di 1h via terra e 2.30 h via mare, di conseguenza il risparmio sul transit time totale per destinazioni nel nord Mediterraneo è significativo.

Catania ha anch'esso una buona dotazione di aree retroportuali ideali per il non accompagnato. Catania è inoltre avvantaggiato rispetto a Milazzo nei traffici non accompagnati per la vicinanza alle aree di origine/destinazione delle merci. Per questo tipo di traffici è infatti determinante la riduzione della tratta stradale.

Termini Imerese ha buone caratteristiche per uno sviluppo del non accompagnato.

Caronte & Tourist, TTT Lines e Tirrenia - Adriatica sono le compagnie che offrono servizi di cabotaggio dalla Sicilia orientale. La prima opera su Messina la seconda e la terza su Catania. Tirrenia-Adriatica pratica tariffe estremamente basse, in ragione dei contributi percepiti dallo Stato, che sono in pratica fuori mercato.

Le tendenze in atto nel mercato sono così riassumibili:

- crescita delle relazioni/direttici servite da/per la Sicilia orientale;
- concentrazione degli operatori;
- nel contesto locale, ad oggi, c'è spazio per non più di un altro operatore

Nel breve l'impatto sulle infrastrutture portuali non dovrebbe essere rilevante. Attualmente C&T gestisce 38.000 mezzi commerciali/anno sulla tratta Messina-Salerno (2004), per l'80% costituiti da traffici accompagnati e per la restante parte da non accompagnato. Quest'ultimo è in crescita.

Una dotazione di piazzali di 10.000 m² è ritenuta più che sufficiente per un servizio di autostrade del mare di una linea dove è prevalente l'accompagnato.

In futuro sarà sempre più premiante per i servizi di autostrade del mare disporre di spazi ed essere ben collegati alla viabilità; sarà quindi essenziale per gli operatori avere aree ed accosti in esclusiva preferibilmente in aree portuali raccordate alla viabilità autostradale.

L'A.P. di Messina prevede la realizzazione di una bretella di collegamento tra Tremestieri e Messina.

Attualmente le navi di C&T sono da 2.000 m di capacità di stiva e quelle nuove ordinate (consegna 2006 e 2007) da 2.200 m. La tipologia di navi ideale per questi servizi è rappresentata da unità con capacità di stiva elevate (3.000 m) e consumi contenuti. La velocità non è un variabile critica, sulle distanze esercite da C&T, perché non è importante offrire alte frequenze nelle partenze ma orari mirati sulle esigenze del carico.

Il ponte sullo Stretto potrà essere un'opportunità per le autostrade del mare. Contribuirà infatti allo sviluppo economico della Sicilia e quindi ai suoi scambi commerciali. Secondo C&T il ponte ridurrà i traffici per il servizio di traghettamento nello Stretto mentre non inciderà nelle scelte modali degli utilizzatori delle autostrade del mare.

Intervista n° 4, 30 giugno 2005: TTT Lines

TTT Lines ha iniziato ad operare nel mercato dei servizi traghetto RoRo tre anni fa. La decisione di confrontarsi con questo nuovo business nasce dalla convinzione che la domanda di trasporto via mare per i mezzi pesanti sia destinata a crescere. In questi anni di attività hanno avuto conferma di questa tendenza e stimano, per la Sicilia, un ulteriore incremento dei traffici anche alla luce del crescente congestionamento delle infrastrutture stradali italiane.

Il porto di Messina è ben posizionato da un punto di vista marittimo, rispetto alle direttrici per l'Europa continentale, ma è distante dalle aree di origine e destinazione delle merci collocate più a sud. Al contrario Catania è più vicino alla merce, ha buoni piazzali, ma è più defilato rispetto alle rotte di navigazione (circa 70 miglia a sud di Messina).

TTT Lines opera su Catania con traffici equamente ripartiti tra mezzi accompagnati e non accompagnati, anche se la tendenza è di una crescita di questi ultimi.

Allo stato attuale TTT Lines non è in grado di prevedere se il mercato siciliano porterà ad una concentrazione degli operatori o ad un aumento degli stessi. Sicuramente si verranno a creare delle partnership che potrebbero essere un preludio alla concentrazione.

Nella scelta di un itinerario gli elementi più importanti sono sicuramente: l'esistenza di traffici, le tariffe dei competitor e la concorrenza del tuttostrada (costi e tempi di percorrenza) rispetto alle frequenze offribili con la nave.

L'evoluzione delle caratteristiche delle navi sono difficili da prevedere in modo univoco poiché ogni direttrice ha la sua nave "perfetta". In generale è possibile identificare navi per il medio raggio (fino a 15/16 ore di navigazione) e navi per il lungo raggio (oltre le 15/16 ore di navigazione). Per le prime è importante che possano trasportare sia passeggeri sia merci in modo da ridurre la ciclicità dei traffici merci e garantire redditività durante tutto l'arco dell'anno. La capacità di carico di 2.500 ml è ritenuta buona. Per le seconde è importante che siano interamente dedicate alle merci, risparmiando così sulla realizzazione e sulla gestione, poiché transit time così lunghi scoraggiano il passeggero. La capacità ideale per queste navi è di 3.000 ml.

Intervista n° 5, 15 luglio 2005: STRADE BLU

Strade Blu ritiene che il mercato siciliano dei servizi di cabotaggio sia in crescita, anche se risente della difficoltà degli autotrasportatori siciliani, che stanno attraversando un periodo finanziariamente complesso.

Strade Blu crede che investimenti siciliani per le Autostrade del Mare debbano convergere su un solo porto, ed in particolare si Termini Imerese (dove loro sono già presenti).

Nel caso L'Autorità Portuale di Messina intendesse investire su uno scalo dedicato a questi traffici, Giammoro è senza dubbio quello con maggiori potenzialità.

Per quanto riguarda gli operatori Strade Blu si attende una riduzione degli armatori con collegamenti dal centro-sud Italia mentre potrebbe esserci dello spazio per nuovi operatori nei collegamenti per il nord. In generale non si aspettano una concentrazione degli operatori presenti.

I volumi di Strade Blu sono per il 90% costituiti da traffici non accompagnati.

Le navi attualmente utilizzate hanno una capacità di 2.000 ml. La dimensione ideale per i servizi da loro offerti è di 3.000 m. La velocità sta diventando sempre più una scelta obbligata a causa dei costi di bunkeraggio. Difficilmente si potranno sostenere andature oltre i 23 nodi ed offrire tariffe convenienti.

In termini di spazi portuali una dotazione di 70.000 m² e 2 ormeggi è ritenuta ottimale. La concessione in esclusiva degli approdi e delle aree è irrinunciabile.

La possibilità di avere aree retroportuali è un'ipotesi interessante ma al momento non pensano di diversificarsi offrendo servizi logistici terrestri.

Il Ponte sullo Stretto rappresenta un'opportunità per l'economia siciliana e quindi indirettamente anche per il loro *business*.

5. CROCIERE

5.1. Il mercato delle crociere

Le previsioni che erano state formulate nel 2001-2002 sulla crescita del mercato mondiale delle crociere stanno trovando puntuale conferma. Sulla base di una analisi pubblicata da Ocean Shipping Consultants, il 2003 si sarebbe dovuto chiudere con un bottino di 10,65 milioni di passeggeri contro i 10,30 dell'anno precedente e i 9,9 milioni del 2001; nel 2005, poi, i passeggeri imbarcati su navi da crociera si prevedevano in 11,9 milioni per puntare a quota 15 milioni nel 2010 e a 19 milioni nel 2015.

Sempre secondo Ocean Shipping Consultants, la componente del mercato nordamericano (segnatamente quella di provenienza USA, tradizionalmente la più consistente) potrebbe scendere da 70,5% al 65%. Nel 1990 la percentuale era dell'82%.

L'Europa, con un mercato del turismo sul mare ancora oggi fortemente immaturo, tende a recuperare terreno quasi a tappe forzate: sono previsti 3,5 milioni nel 2010 e 4,6 milioni nel 2015; infatti il prodotto crociera comincia ad avere una diffusione globale, anziché concentrarsi, come accadeva sino a ieri, su una ristretta cerchia di Paesi comunitari. Secondo molti osservatori e specialisti, una spinta decisiva in tale direzione potrebbe venire dai mercati dell'Europa dell'Est (Russia, Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca, Paesi Baltici), con enormi potenzialità inesprese.

Secondo dati forniti dall'E.C.C. (European Cruise Council) il mercato europeo nel 2003 era pari a 2,6 milioni di croceristi, di cui la maggioranza inglesi (36%), seguiti, con quote significative, dai tedeschi (20%), dagli italiani (13%), dagli spagnoli (12%) e dai francesi (8%).

Le crociere nel Mediterraneo, sempre sulla base dei dati dell'E.C.C., con 1,5 milioni di passeggeri, assorbono quasi il 60% delle crociere europee; in questo mercato la maggioranza è ancora costituita da inglesi (27%), seguiti dai tedeschi (18%), dagli spagnoli (17%), dagli italiani (16%) e dai francesi (9%).

Una particolare analisi del mercato mediterraneo è stata effettuata da Sergio Senesi, Presidente di CEMAR Agency Network, in una relazione tenuta in occasione della Seatrade Cruise Shipping Convention (2005); in tale relazione, infatti, l'analisi è particolarmente concentrata sulla evoluzione delle movimentazioni di imbarco/sbarco dei croceristi nei porti.

Nel 2005 è previsto nei porti italiani un totale di circa 3.900 scali di navi da crociera con una movimentazione di oltre 5 milioni di passeggeri; nel 2004 gli scali sono stati 3.695 ed i passeggeri movimentati 4.250.000: tali numeri pongono l'Italia al primo posto come destinazione dei crocieristi nel Mediterraneo.

I grandi porti storici sono quelli che hanno maggiormente beneficiato di questo sviluppo. Mentre il tasso di crescita è stato più contenuto in alcuni porti con una già consolidata tradizione nelle crociere, come Venezia (840.000 passeggeri), Napoli (850.000), Genova (400.000), Palermo (260.000), Bari (250.000), per altri ha assunto dimensioni significative più di recente, sia pure per ragioni diverse: Civitavecchia, a motivo delle nuove infrastrutture che l'hanno accreditata come "porto di Roma" (con 1 milione di passeggeri è il secondo porto del Mediterraneo, dietro a Barcellona con 1,2 milioni), Savona (620.000 passeggeri) che ha supplito alla situazione di congestione del porto di Genova, Livorno (460.000 passeggeri) che ha sfruttato la sua posizione rispetto alle mete di Firenze e Pisa, Messina (180.000 passeggeri) che ha colto le opportunità di crescita, oltre che dalle sue valenze turistiche, dalla peculiarità della sua posizione geografica nel Mediterraneo ⁽⁴⁾.

La evoluzione in atto, più che per la crescita del numero di passeggeri trasportati, si caratterizza per *la qualità dell'offerta*, che appare sempre più come il fattore trainante di questa crescita, i cui elementi più significativi si possono individuare:

- nelle caratteristiche e nelle strategie degli operatori;
- nella offerta dei porti;
- nel ruolo che deve essere svolto dal territorio.

5.2. Le caratteristiche e le strategie degli operatori – le navi da crociera.

Le considerazioni che seguono derivano da una analisi che è stata appositamente effettuata su tutti gli operatori di crociera che si sono potuti individuare attraverso i principali siti del *web* specializzati in materia ⁽⁵⁾, integrati dalle informazioni reperibili sui siti di specifiche compagnie. Sono stati complessivamente individuati 76 operatori che

(4) Le statistiche citate relative alla movimentazione di passeggeri nei porti considerano un movimento unico l'imbarco e lo sbarco nel caso di solo transito, per effettuare le escursioni a terra; possono quindi differire dalle rilevazioni statistiche che, a volte, considerano per questi casi sia il movimento di sbarco, sia il movimento di imbarco.

(5) Si segnalano i siti web esaminati: www.cruise2.com, www.cruisecollection.com, www.search2cruise.com, www.cybercruises.com.

gestiscono circa 292 navi per crociere: questi numeri sono stati rilevati dai siti maggiormente specializzati nel settore delle crociere marittime, con esclusione delle navi traghetto, delle navi miste merci/passeggeri (su cui alcune compagnie offrono una "atipica" vacanza sul mare) e, ovviamente, delle sempre più numerose navi per crociere sui fiumi ⁽⁶⁾. Un criterio di classificazione che è parso interessante è quello che rileva, per ogni tipologia di nave, le dimensioni minime - massime e la capacità minima e massima di trasporto di passeggeri; tale criterio evidenzia, in particolare, il grande divario che ci può essere nel rapporto dimensione/capacità di passeggeri, in funzione delle diverse tipologie di navi e di servizi offerti: da ciò discende, per la pianificazione dei porti, la necessità di approfondire le peculiarità del proprio mercato.

TIPOLOGIA DI NAVE	DIMENSIONE (GRT)	CAPACITA' DI PAX	N° DI NAVI
"Yacht Style"	3.000-8.000	75 - 180	5
"Exhibition Ship"(*)	500 – 24.000	20 - 700	87
Miste vela/motore	12 – 15.000	12 - 240	26
Navi di piccola dimensione	3.000 – 30.000	72 – 1.200	80
Navi di media dimensione	30.000 – 60.000	500 – 2.000	45
Navi di grande dimensione	60.000 – 90.000	1.400 – 2.850	43
Navi di grandissima dimensione	90.000 – 150.000	1.950 – 3.840	6

(fonte: www.cybercruises.com (dati 2003/2004))

(*) Navi specializzate per itinerari particolari, come Galapagos, Alaska, Terra del Fuoco, etc.



"Costa Concordia"

Per quanto riguarda le nuove unità in costruzione o in ordine, i dati sempre al 2004 erano i seguenti:

⁽⁶⁾ Il numero complessivo delle navi che offrono vacanze sull'acqua sono circa 800, ma, come si è detto, molte di esse fanno parte di mercati tra loro non comparabili; per questo motivo non è possibile reperire informazioni tra loro concordanti, se non con una approssimazione che si ritiene accettabile, tenendo conto dei disomogenei criteri di attribuzione dei dati.

NAVI IN COSTRUZIONE O IN ORDINE					
anno	< di 500 pax	tra 1.000 e 2.000 pax	tra 2.000 e 3.000 pax	> di 3000 pax	Totale
2005	1	-	2	-	2
2006	1	1	2	3	7
2007	-	-	4	5	9
2008	-	-	-	3	3
2009	-	-	1	-	1

(fonte: www.cybercruise.com/orderbook.htm)

Nell'ambito degli operatori ⁽⁷⁾ di cui alla precedente analisi, ne sono stati individuati 53, che gestiscono complessivamente 212 navi, i quali nel corso del 2004/2005 hanno effettuato almeno un programma con scali nel Mediterraneo; questi si possono suddividere fra le seguenti categorie:

- 28 operatori che gestiscono una o due navi, di cui:
 - 7 gestiscono piccole navi (fino a 300 passeggeri)
 - 17 gestiscono navi medie (fino a 800 passeggeri)
 - 3 gestiscono navi grandi (fino a 2.000 passeggeri)
 - 1 gestisce navi molto grandi (tra 2.000 e 3.200 passeggeri)

Come si può notare, chi gestisce un numero limitatissimo di navi non necessariamente deve essere definito "piccolo operatore": infatti in questa categoria rientrano, in particolare, soggetti, in genere *tour operators*, anche di grandissime dimensioni, per i quali l'attività crocieristica è solamente una componente delle loro attività turistiche, e che dispongono quindi della capacità commerciale per impiegare anche grandi navi. Si trovano sovente in questa categoria anche soggetti che offrono itinerari molto specializzati o realizzati con elevato standard di servizio, per una clientela molto esigente.

- 18 operatori che gestiscono da tre a cinque navi, di cui:
 - 4 gestiscono piccole navi (fino a 300 passeggeri)
 - 10 gestiscono navi medie (fino a 800 passeggeri)
 - 4 gestiscono navi grandi (fino a 2.000 passeggeri)

(7) Occorre precisare che il termine "operatore" include, insieme alle società di navigazione che gestiscono direttamente navi di proprietà, anche quei "tour operators" che gestiscono solo navi a noleggio, talvolta per periodi stagionali, ma anche a medio lungo termine, sotto marchio commerciale proprio.



“Opera”, M.S.C.

Gli operatori che fanno parte di questo raggruppamento, non sono, usualmente, di dimensioni molto grandi, ma gestiscono un numero di navi che comunque richiede un buon *know how* organizzativo del settore: questo rappresenta un essenziale presupposto per poter mirare a mantenere una buona posizione nel mercato. I soggetti che fanno parte di questo raggruppamento sono quelli più sottoposti alla concorrenza dei grandi operatori, da cui si difendono offrendo prodotti specializzati, sia sul piano della scelta degli itinerari, sia su quello di un servizio maggiormente mirato a soddisfare le esigenze dei clienti (crociere per famiglie, per anziani o per giovani, per amanti dello sport, ecc.; oppure: crociere dedicate a clienti prevalentemente di una particolare nazionalità, piuttosto che a una clientela internazionale multilingue); ciò si riflette in una esigente richiesta di qualità nei servizi offerti dai porti e dal territorio.

- 8 operatori che gestiscono da sei navi, fino a (attualmente)ventidue, di cui:
 - 2 gestiscono navi grandi (fino a 2.000 passeggeri)
 - 6 gestiscono navi super grandi (fino anche oltre i 3.000 passeggeri)

Questi operatori hanno dato un forte impulso alla crescita del mercato delle crociere, realizzando economie di scala con navi ad elevatissima capacità di trasporto, che ha consentito una offerta di prodotti di alta qualità a prezzi accessibili per un largo pubblico e competitivi rispetto vacanze alternative.



“Club Med”

Si potrebbe ritenere che la concorrenza generata dagli operatori che dispongono delle navi dell'ultima generazione, difficilmente potrebbe essere sostenuta da quelli che non hanno la forza finanziaria per seguirli in questa strategia. Certamente in alcuni casi ciò si è verificato (vedi caso Festival Crociere), ma occorre anche considerare che la complessità organizzativa che impongono queste grandi navi, porta ad una necessaria standardizzazione dei servizi; per tale ragione diverse compagnie che utilizzano navi di minori dimensioni hanno potuto sviluppare strategie di successo che puntano a beneficiare della crescita complessiva del mercato attraverso prodotti di nicchia e maggiormente personalizzati.

Anche dall'esigenza di ottimizzare gli impieghi degli ingenti capitali investiti, deriva una maggiore presenza nel Mediterraneo di navi dei grandi operatori, sia pure in modo ancora molto sporadico e limitato alle stagioni intermedie, con l'obiettivo di ricercare nuove opportunità per ottimizzare l'impiego delle navi: questi casi sono comunque significativi di un nuovo interesse per il Mediterraneo di operatori che in passato hanno svolto la loro attività esclusivamente nel mercato americano e nord europeo ⁽⁸⁾.

5.3. I porti e i servizi portuali

L'esigenza degli operatori di diversificare i prodotti offerti, oltre che con le caratteristiche delle navi e dei servizi, anche con l'innovazione degli itinerari, si è riflessa, di conseguenza, sulla tipologia dei porti utilizzati. Ciò ha portato ad una proliferazione del numero di porti che si sono attrezzati per accogliere questi traffici.

⁽⁸⁾ E' il caso della Carnival, che ha dichiarato di voler programmare stabilmente nel Mediterraneo, nel periodo autunnale, la nuovissima Carnival Liberty con capacità di 3.000 passeggeri; prima di ora la Carnival ha operato esclusivamente nel mercato americano.

Una classificazione di tali porti, pertanto, non può avere come riferimento esclusivo il numero di passeggeri imbarcati e sbarcati, ma, piuttosto, il ruolo da loro svolto per soddisfare le esigenze organizzative degli operatori, le caratteristiche infrastrutturali, i servizi offerti.

➤ **Il ruolo dei porti**

Per i porti utilizzati nel Mediterraneo si possono distinguere i seguenti ruoli:

- Porti “home”: sono quelli che, oltre a rappresentare l'usuale (ma non esclusivo) porto di partenza/arrivo degli itinerari, sono anche sede delle Società di navigazione o di un suo importante ufficio operativo. In essi, sovente, vengono svolte anche le soste per le manutenzioni periodiche. Hanno, per esempio, questo ruolo i porti di Genova, Savona, Napoli e Pireo.
- Porti di imbarco/sbarco dei passeggeri: questi si possono distinguere ulteriormente in:
 - porti che sono capolinea dell'itinerario, in cui avviene la turnazione della maggior parte, se non della totalità, dei passeggeri (per esempio Genova, Venezia, Civitavecchia, Napoli, Pireo, Nizza). Quando un porto è utilizzato da uno stesso operatore come capolinea di più itinerari, questo tende ad ottenere spazi dedicati e garanzie di priorità di accosto, al fine di rendere più sicure ed efficaci le movimentazioni di imbarco e sbarco, che usualmente avvengono in tempi limitati e per un rilevante numero di persone.
 - porti in cui è ammesso, in via sussidiaria, l'imbarco e/o lo sbarco di passeggeri, pur non essendo il capolinea dell'itinerario, sia come inizio e/o fine della crociera, sia a motivo di una combinazione della crociera con un soggiorno a terra (vedi, ad esempio, Livorno, Bari, Palermo, Messina, Catania).
- porti di semplice transito: utilizzati per lo sbarco/imbarco dei crocieristi in giornata, per una visita turistica. Il tempo di sosta nei porti è, in media, di 4-6 ore (anche se vengono effettuate operazioni di imbarco/sbarco); in porti di particolare pregio turistico (sovente in combinazione con esigenze di itinerario) può raggiungere le 8-12 ore.

➤ **Le infrastrutture portuali**

Le caratteristiche delle infrastrutture portuali per le crociere, possono essere molto variabili in funzione del numero massimo di scali giornalieri che possono essere fatti nel porto, delle dimensioni delle navi e del numero di movimentazioni di passeggeri.

Nell'ipotesi di un porto che abbia un traffico consolidato, particolarmente di operatori che vi effettuano scali ciclici ed utilizzano anche navi di grandi dimensioni, in linea di principio le infrastrutture portuali devono rispondere alle seguenti caratteristiche:

- l'ingresso al porto deve essere agevole e sicuro; il bacino di evoluzione deve avere un diametro adeguato per le manovre (di massima 400-450 m per le grandi navi);
- l'accesso alle banchine deve consentire un accosto rapido e, possibilmente, senza l'utilizzo dei rimorchiatori. Per consentire l'accosto anche di navi dell'ultima generazione, il cui pescaggio massimo viene indicato in 9/9,50 m, si richiede una profondità di fondali di circa -10/10,50 m in banchina e -11,50/12 m in area di manovra;
- anche se la dimensione media delle navi tende ad aumentare, gli esperti del settore ritengono che difficilmente, per il mercato Mediterraneo, verrà superata la dimensione di 300/330 m ed una capacità di trasporto di 3.500/4.000 passeggeri ⁽⁹⁾;
- la disponibilità di banchina deve essere tale da evitare attese in rada;
- i piazzali retrostanti alle banchine devono consentire il parcheggio, in prossimità dell'accosto delle navi, dei pullman turistici. In funzione dell'interesse delle escursioni si calcola che mediamente partecipano alle stesse dal 40% all' 80% dei croceristi: pertanto una sola grande nave potrebbe richiedere una disponibilità oscillante tra i 25 ed i 50 pullman;
- é opportuno prevedere la separazione dei flussi delle persone da quello dei mezzi commerciali;
- i collegamenti con la viabilità urbana ed extraurbana devono essere agevoli e fluidi;
- nei porti di imbarco e sbarco dei passeggeri è opportuna la presenza di una stazione marittima, il cui primo requisito è rappresentato dalla funzionalità; requisito che difficilmente viene ottenuto attraverso la riqualificazione di edifici "storici" preesistenti (per esempio Genova e Napoli). In ogni caso la soluzione

⁽⁹⁾ Occorre considerare, infatti, che un numero superiore di croceristi, genera problemi organizzativi che vanno dai più (e forse troppo) lunghi tempi necessari per le operazioni di imbarco e sbarco (che potrebbe incidere sulla programmazione dei tempi di sosta in ogni scalo), alla difficoltà di poter disporre nei porti di adeguati mezzi per le escursioni, alla difficoltà di poter garantire efficienti servizi, soprattutto a terra (in particolare quando questi dipendono dalla efficienza non controllabile di terzi), ecc, il che inciderebbe negativamente sulla qualità complessiva del prodotto.

ideale va vista porto per porto, in funzione delle caratteristiche dei traffici: difficilmente si può individuare un modello di riferimento con validità generale.

Nei porti in cui vengono prevalentemente effettuati scali occasionali e/o da navi di medie e piccole dimensioni, od in cui le movimentazioni di passeggeri non sono particolarmente elevate, le infrastrutture portuali possono essere più limitate. Sovente, in assenza di adeguate banchine e fondali, gli scali vengono effettuati in rada con il trasferimento dei passeggeri tramite le scialuppe della nave, che sono predisposte anche per questo servizio. In tali casi è opportuno che sul lato terra vengano predisposte strutture che rendano agevoli e confortevoli per i passeggeri queste operazioni ⁽¹⁰⁾.

➤ I servizi portuali

Gli usuali servizi alla nave, principalmente i cosiddetti servizi marittimi (pilotaggio, rimorchio ed ormeggio) devono avere caratteristiche di disponibilità, efficacia, economicità e rapidità di esecuzione. Vengono considerati elementi importanti la fornitura di acqua e il ritiro dei rifiuti (sia solidi che liquidi) a costi contenuti.

Un discorso particolare va fatto per quanto riguarda la *security*, ossia il complesso di attività che riguardano la sicurezza sia della nave (per quanto non incluso in tema di *safety*, che investe esclusivamente le responsabilità armatoriali) sia dei passeggeri che assumono nella normativa internazionale una importanza sempre più rilevante. L'organizzazione delle infrastrutture portuali, pertanto, può essere determinante per assicurare l'efficacia delle prescrizioni in materia; si cita, ad esempio, la possibilità di impedire l'accesso ad estranei nelle aree in cui si svolgono le operazioni di imbarco e sbarco e, a maggior ragione, di effettuare severi controlli agli accessi alla nave (inclusi quelli dedicati ad eventuali forniture) ⁽¹¹⁾.

5.4. Il ruolo del territorio per lo sviluppo delle crociere

La scelta di un porto come scalo di una crociera, non dipende certamente dalla qualità ed efficacia delle sue infrastrutture e servizi, anche se questi ne sono un imprescindibile

⁽¹⁰⁾ Si cita, a titolo di esempio, il porto di La Spezia, in cui, per l'inadeguatezza dei fondali, le navi ormeggiano in rada e le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, che traghettano con i mezzi di bordo, vengono agevolate da un grande pontone galleggiante, appositamente realizzato.

⁽¹¹⁾ Si cita, a titolo di esempio, il porto di La Spezia, in cui, per l'inadeguatezza dei fondali, le navi ormeggiano in rada e le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, che traghettano con i mezzi di bordo, vengono agevolate da un grande pontone galleggiante, appositamente realizzato.

presupposto. Ciò che, invece, è veramente essenziale, è il “prodotto” turistico che il territorio è in grado di offrire, come viene presentato e come viene reso fruibile dai croceristi. Appare pertanto necessario che “il territorio” (ossia, non solo le istituzioni, ma anche le infrastrutture, i servizi, l'intero “ambiente” e la popolazione locale) sia in grado di offrire un “prodotto” basato sui seguenti elementi:

- una forte attività di *marketing* dell'offerta turistica del territorio da parte degli Enti pubblici e degli operatori privati;
- presenza di importanti bellezze naturali, storiche, artistiche e, oggi sempre più, opportunità di uno *shopping* caratteristico e conveniente;
- infrastrutture stradali di accesso alle mete turistiche che consentano un traffico sufficientemente fluido, in grado di assicurare le escursioni nei tempi programmati;
- ampia disponibilità di servizi di trasporto: non solo pullman, ma anche taxi, auto a noleggio con/senza autista a tariffe trasparenti per coloro che vogliono effettuare escursioni individuali;
- chiare indicazioni degli itinerari turistici cittadini;
- pulizia, ordine e sicurezza delle località maggiormente frequentate dai turisti;
- cultura del servizio turistico: il turista deve essere considerato un “valore” per la città, come lo è il cliente per un'azienda; non deve essere considerato, quindi, un intruso che – o può essere – “spremutato”, o che è meglio togliersi dai piedi.

I suddetti elementi, che hanno valore generale, devono essere integrati con quelli specifici per le località con porti che possono sviluppare operazioni di imbarco e sbarco e che, in particolare, possono essere porti capolinea di un itinerario crocieristico:

- aeroporto internazionale nelle vicinanze del porto (5-15 km);
- offerta alberghiera adeguata, per dimensione, qualità e economicità, ad accogliere grandi gruppi organizzati;
- offerta di prodotti turistici qualificati nell'ambito del territorio, che possano realizzare sinergie con l'offerta del prodotto crocieristico.

E' opportuno, infine, evidenziare la “tipicità” di molti degli elementi di cui sopra relativamente al mercato del Mediterraneo: infatti ciò che più attrae i turisti in questa area, sono, le bellezze della natura, la sua storia, la sua arte e la sua cultura, che non si

ritrovano in uguale misura in altre zone, ma che esigono che vengano create le condizioni ideali affinché possano essere comprese ed apprezzate.

5.5. Le crociere a Messina – Caratteristiche della situazione attuale

Anche se la tradizione dell'attività crocieristica a Messina è di lunga data, è solamente in questi ultimi 3-5 anni che questo porto ha assunto un significativo ruolo di riferimento nel mercato del Mediterraneo; i seguenti numeri riferiti al programma degli scali del 2005 (che, più di una analisi storica, può fornire il quadro di riferimento più significativo), pur nella loro sinteticità, ne sono una chiara conferma:

- 165 approdi
- effettuati da 42 navi
- gestite da 29 operatori
- con una movimentazione (presunta) di 140/150.000 passeggeri ⁽¹²⁾.

La Figura 5.1 mostra l'andamento "storico" dal 1990 al 2006 ed illustra più con dettaglio mensile il traffico crocieristico registrato nei primi nove mesi del 2006, che ha visto confermare il *trend* di sviluppo degli anni precedenti, con tassi significativi rispetto al 2005.

Al fine di valutare in modo più approfondito il ruolo attuale assunto da Messina nel mercato delle crociere e, conseguentemente, il ruolo che potrebbe essere in un futuro di medio lungo termine, sui programmi presentati dalle società per il 2005 sono state effettuate analisi di dettaglio che riguardano da una parte le caratteristiche degli operatori e delle loro scelte relative all'inserimento di Messina negli itinerari, dall'altra l'impatto di queste scelte sulle infrastrutture e sui servizi portuali.

➤ Il porto di Messina nella programmazione degli operatori di crociere ⁽¹³⁾

▪ Numero di navi impiegate da ogni operatore per scali a Messina

21 operatori scalano Messina con	1 nave
5 operatori scalano Messina con	2 navi
2 operatori scalano Messina con	3 navi
1 operatore scala Messina con	5 navi
<i>29 operatori impiegano, complessivamente, 42 navi</i>	

⁽¹²⁾ Si cita, a titolo di esempio, il porto di La Spezia, in cui, per l'inadeguatezza dei fondali, le navi ormeggiano in rada e le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, che traghettano con i mezzi di bordo, vengono agevolate da un grande pontone galleggiante, appositamente realizzato.

⁽¹³⁾ Elaborazione di dati su informazioni dell'Autorità Portuale integrati da dati tratti da siti web.

- Numero di scali a Messina per operatore

11 operatori effettuano 1 scalo per complessivi 11 scali
 7 operatori effettuano tra 2 e 5 scali per complessivi 19 scali
 8 operatori effettuano tra 6 e 15 scali per complessivi 74 scali
 3 operatori effettuano più di 15 scali per complessivi 61 scali
29 operatori complessivamente effettuano 165 scali; 11 operatori ne effettuano l'82%

- Stagionalità degli scali

Bassa stagione (gen./mar.-nov./dic.): 25 scali effettuati da 7 operatori
 Stagioni intermedie (apr./mag.-sett./ott.): 82 scali effettuati da 24 operatori
 Alta stagione (giu./lug./ago.): 58 scali effettuati da 14 operatori
12 operatori effettuano scali solo nelle stagioni bassa e intermedie (complessivamente 25 scali)

- Ciclicità/occasionalità degli scali

21 operatori effettuano solo scali occasionali, per complessivi 49 scali
 8 operatori effettuano scali ciclici e occasionali, per complessivi 116 scali

➤ **Impatto delle crociere sulle infrastrutture e sui servizi portuali**

- Lunghezza delle navi

35 scali con navi fino a 150 m (nave con lunghezza minore: 88 m)
 66 scali con navi fino a 200 m
 34 scali con navi fino a 250 m
 30 scali con navi fino a 300 m (nave con lunghezza maggiore: 296 m)
Gli scali con navi superiori a 200 m sono 64 (ossia il 39%), ma tenderanno ad aumentare

- Capacità delle navi

17 scali di navi con capacità fino a 300 pax (nave con capacità minore: 60 pax)
 64 scali di navi con capacità fino a 800 pax
 25 scali di navi con capacità fino a 1.500 pax
 41 scali di navi con capacità fino a 2.200 pax
 18 scali di navi con capacità fino a 3.000 pax (nave con capacità maggiore: 3.000 pax)

- Tempo di sosta per scalo

101 scali con sosta fino a 6 ore (tempo minimo di sosta: 5 ore)
 35 scali con sosta fino a 9 ore
 29 scali con sosta di 10 ore ed oltre (tempo massimo di sosta: 18 ore)

- Presenza giornaliera in porto delle navi
 - *in alta stagione (92 giorni)*

56 giorni con 0 navi in porto	(60,9%)
23 giorni con 1 nave in porto	(25,0%)
7 giorni con 2 navi in porto	(7,6%)
3 giorni con 3 navi in porto	(3,3%)
3 giorni con 4 navi in porto	(3,3%)
 - *nelle stagioni intermedie (122 giorni)*

72 giorni con 0 navi in porto	(59,0%)
31 giorni con 1 nave in porto	(25,4%)
14 giorni con 2 navi in porto	(11,5%)
3 giorni con 3 navi in porto	(2,5%)
1 giorno con 4 navi in porto	(0,8%)
1 giorno con 5 navi in porto	(0,8%)
 - *in bassa stagione (151 giorni)*

130 giorni con 0 navi in porto	(86,1%)
17 giorni con 1 nave in porto	(11,3%)
4 giorni con 2 navi in porto	(2,6%)

(le percentuali si riferiscono al numero di giorni delle diverse stagioni, della durata indicata)

5.6. Considerazioni di sintesi

➤ La tipologia di traffico

E' oggi presente a Messina un *mix* di traffico invidiabile, secondo solamente a quello dei porti che usualmente svolgono una funzione di capolinea, o a quei porti che uniscono l'elevata valenza turistica con un buon bacino di imbarco di passeggeri:

È molto elevato il numero di compagnie che effettuano scali ciclici (8 operatori, 116 scali);

E' da considerare buono anche il numero degli scali occasionali (49), soprattutto perché è elevato il numero e la varietà degli operatori (21, tra cui anche primarie compagnie);

Il porto ha un elevato utilizzo nelle stagioni intermedie, praticamente come in alta stagione (41,0% di giornate con presenza di navi, contro 39,1% dell'alta stagione);

Dal momento che Messina non ha elementi di attrazione turistica "primari" (come Venezia, Roma, Atene, Istanbul,...) anche se non proprio trascurabili (Etna,

Taormina, o, più in generale, l'essere in Sicilia), quanto sopra ne evidenzia la buona posizione geografica, crocevia dei diversi itinerari che si svolgono nel Mediterraneo. Per Messina, quindi, non avendo l'esigenza di "creare ex novo" i traffici crocieristici, appare come obiettivo più rilevante quello di consolidare questo *mix* di clienti, che è tale da poter generare incrementi nel numero di scali.

➤ **Gli operatori**

La gamma delle caratteristiche degli operatori è molto assortita: è presente, a fianco dei tradizionali operatori del Mediterraneo (Costa, MSC), una ampia rappresentanza dei più grandi operatori mondiali del settore (Carnival, P&O, Holland America Line, Royal Caribbean Line,...). È anche di tutto riguardo la presenza di compagnie di medie dimensioni ma con alle spalle una lunga tradizione nelle crociere, come pure di compagnie di piccole dimensioni ma operanti in segmenti di mercato specializzati. Conseguentemente è molto varia anche la gamma dei servizi offerti, sia sotto il profilo del livello qualitativo, sia sotto quello delle combinazioni degli itinerari. Ciò porta a ritenere che ormai Messina abbia raggiunto un elevato livello di considerazione fra gli operatori, per cui l'inserimento del suo porto negli itinerari delle crociere possa essere considerato come un fatto, per così dire, "strutturale" piuttosto che "congiunturale".

➤ **Le infrastrutture ed i servizi portuali**

a) Disponibilità di accosti e di banchine

Per valutare l'adeguatezza della disponibilità delle banchine non si può assumere come parametro il numero di giorni senza navi o con una sola nave presente: la rigidità degli itinerari, che vengono programmati con più di un anno di anticipo, ben raramente consente di poterli adattare in funzione della disponibilità di spazio nei porti. Ciò che più conta in un porto, quindi, è avere la flessibilità sufficiente per dare la certezza di un accosto adeguato per l'operatività della nave e delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri. In tal senso la soluzione infrastrutturale ideale sarebbe quella di poter operare su lunghe banchine rettilinee, in quanto consentono di ottimizzare il *mix* delle navi, in funzione della loro lunghezza: dove, infatti, possono ormeggiare tre navi grandi (tra i 250 e i 300 m ciascuna, ossia una banchina di circa 1.100 m), ne potrebbero ormeggiare anche quattro di misura più contenuta (ossia di lunghezza fino a circa 200 m, il cui numero di scali oggi effettuati è pari al 61% del totale). Per quanto riguarda il pescaggio delle navi, si è ritenuto di non

effettuare analisi particolari in quanto le navi di 110.000 GRT oggi in costruzione hanno un pescaggio di “soli” 8,2 m, mentre, tra le navi meno recenti, hanno un pescaggio analogo sia una nave di 90.000 GRT (8,4 m), sia una nave di sole 28.400 GRT (8,2 m): ciò significa che, anche in caso di ulteriore aumento delle dimensioni delle navi, i pescaggi difficilmente crescerebbero oltre i 9 / 9,5 m (che richiederebbero fondali in banchina di -10/-10,5 m e nel bacino di evoluzione di -11/-12 m, che comunque non costituiscono un problema per il porto di Messina, che dispone di fondali elevati).

b) Disponibilità di piazzali

Sono un elemento essenziale per l'organizzazione delle escursioni dei croceristi. L'impatto del numero di autobus e/o auto necessari a movimentare in tempi ristretti un numero di persone che, con le grandi navi, ha assunto dimensioni fino a pochi anni fa impensabili, non riguarda solamente gli spazi in banchina, ma esige uno stretto collegamento non solo fra la “capacità” della viabilità portuale con quella cittadina, ma anche con quella che riguarda le direttrici verso le mete turistiche. Dall'analisi sopra effettuata sulle movimentazioni dei passeggeri, da cui in particolare emerge l'elevato numero di scali di navi con alta capacità di passeggeri (51% di scali di navi con capacità tra 800 e 3000 pax ed è da ritenere che in futuro la percentuale delle navi più grandi sarà destinata a salire), anche nelle giornate in cui vi fosse una sola delle navi da 2.550/3.000 passeggeri, il movimento di autobus potrebbe risultare critico (ricordando che nella alta e intermedia stagione si somma a quello dell'ancor più intenso turismo non crocieristico).

Per quanto riguarda il *lay out* dei piazzali, è necessario ricordare la sua importanza al fine di rendere agevole l'applicazione della normativa relativa alla *security*.

c) Altre infrastrutture per i passeggeri

Messina, come porto utilizzato per crociere cicliche è, e ancor più continuerà ad essere, anche porto di imbarco e sbarco di passeggeri. Va considerato, peraltro, che l'origine di tali passeggeri è essenzialmente costituita dal mercato di Sicilia e Calabria, mentre – per la mancanza di un vicino aeroporto internazionale – difficilmente potrebbe avere il ruolo di porto capolinea di itinerario, in cui fare affluire e defluire la totalità, o quasi, dei passeggeri ⁽¹⁴⁾. Appare comunque

⁽¹⁴⁾ Nel caso delle grandi navi, ciò potrebbe significare, fra imbarchi e sbarchi, anche un ordine di grandezza di movimentazione di migliaia di persone, che, nel caso dello sbarco, sono concentrate in pochissime ore: se l'organizzazione portuale potrebbe essere in grado di

necessario che sia presente in ambito portuale una stazione marittima in grado di gestire con adeguati livelli della qualità del servizio la movimentazione di un gran numero di passeggeri, con caratteristiche architettoniche tali da privilegiare la sua funzionalità.

Ciò che appare anche di grande utilità, è la disponibilità di un'area - od anche di più aree opportunamente dislocate - che consentano ai passeggeri in attesa di imbarco sui pullman per le escursioni di ripararsi dal sole (o anche dal vento e dalla pioggia nel periodo invernale); per tale scopo potrebbero essere idonee anche semplici tensostrutture aperte e – nelle giornate soleggiate – adeguate aree alberate.

5.7. Riflessioni conclusive su obiettivi e scenari

➤ Quali obiettivi porsi per lo sviluppo delle crociere a Messina

Di fronte al quadro certamente positivo delle analisi sopra effettuate, da cui emerge la permanenza di buone prospettive di crescita del mercato in presenza di una ragionevole possibilità di ampliare e rammodernare le infrastrutture portuali da dedicare alle crociere, sorgono spontanee le seguenti domande:

Quale obiettivo deve avere Messina per lo sviluppo di questa attività?

Deve ottimizzare le sue risorse in una ottica di massimizzare la sua quota di mercato?

O piuttosto deve ricercare un attento equilibrio fra volumi di traffici, caratteristiche dei diversi prodotti offerti dagli operatori ed elevata qualità dell'offerta di servizi (sia di quelli portuali, sia di quelli turistici sul territorio), in modo da rendere "governabile" l'impatto di questa attività sul territorio?

Certamente una valutazione positiva del primo obiettivo può apparire doverosa per un Ente che deve tendere alla massimizzazione del ritorno economico dei propri investimenti.

A favore del secondo obiettivo stanno le seguenti considerazioni:

- L'apparentemente elevato numero di giornate in cui non sono presenti navi in porto, come evidenziato dall'analisi di cui sopra, potrebbe essere interpretato come un indice di scarsa ottimizzazione delle risorse, mentre invece deve essere

svolgere questo compito, è più difficile pensare a come organizzare un confortevole trasferimento di questi passeggeri in aeroporti che non sono molto vicini alla città.

considerato come fatto fisiologico: non è pensabile, infatti, di poter “forzare” gli itinerari delle navi in funzione delle giornate rimaste libere e, ancor meno dirottarli nella bassa stagione. Occorre quindi considerare che, eccedendo nella realizzazione del numero di accosti, certamente sarebbe possibile aumentare il numero delle compagnie che intendano basare cicli di crociere a Messina (probabilmente, però, nei periodi di alta stagione), ma, nel contempo, inevitabilmente crescerebbe anche la quota di banchine che avrebbero un utilizzo solamente in poche giornate, in presenza delle punte di traffico.

- Il rischio più elevato nel perseguimento del primo obiettivo è dato dalla difficoltà di programmare il volume dei croceristi movimentati in misura compatibile con quello che il territorio è in grado di supportare: le situazioni di congestione possono determinare un disappunto dei passeggeri fino al punto di consigliare la sostituzione dello scalo (a titolo di esempio: si sta scoprendo, come porto di scalo, La Spezia, fino a poco tempo fa totalmente trascurato: questo, sia per la sua possibilità di essere alternativo a Livorno per le destinazioni di Firenze e Pisa, sia, ed è ciò che più sorprende, perché può essere alternativo anche a Genova per la destinazione Portofino, a motivo dell'assenza di code sulle autostrade, il che rende il percorso più gradevole, anche se più lungo). Il rischio della perdita di traffici a motivo della congestione dei servizi turistici a terra è stato anche sottolineato da Sergio Senesi, nella sua già citata relazione alla Seatrade Cruise Shipping Convention, come la principale criticità per poter sostenere il ruolo della portualità italiana di destinazione privilegiata degli itinerari delle crociere.

➤ **Quale obiettivo scegliere per Messina?**

Lascia perplessi la possibilità di un utilizzo molto spinto dell'attività delle crociere a Messina, sia perché porterebbe alla esclusione di qualsiasi altra attività, ma, ancor di più, per il rischio che le punte di traffico che inevitabilmente si verificherebbero in giorni ed ore particolari, potrebbero creare disagi non gestibili per la città e per altre attività turistiche. Resterebbe quindi da definire il livello di infrastrutturazione ottimale, per attrarre maggiori flussi di traffico mantenendo un elevato livello di efficienza ed affidabilità.

Per raggiungere questo obiettivo la strada che appare più valida ed efficace è quella di inquadrare Messina nel più ampio sistema dei porti della Sicilia Orientale, da Milazzo a Siracusa: ciò significa che questi porti, supportati dall'Amministrazione

Regionale e dalle Autorità Locali, dovrebbero programmare una forte azione promozionale comune sulle caratteristiche naturali, artistiche e culturali dell'intera zona, in modo che questa diventi sul mercato il punto di riferimento (gli operatori dovrebbero essere portati a pensare: "non posso non andare nella Sicilia Orientale", allo stesso modo che "non posso non pensare di andare a Roma o a Venezia, o a Istanbul").

Raggiungere questo obiettivo (che, di fatto, deve essere potenziato, piuttosto che costruito *ex novo*) significherebbe dare un forte impulso alla crescita del mercato, che troverebbe una adeguata ed efficace risposta nell'offerta complessiva di tutti i porti dell'area.

➤ **Le esigenze di accosti a Messina e il ruolo degli altri porti della Sicilia orientale**

Sul piano infrastrutturale tale ipotesi significherebbe per Messina, attrezzare bene:

- al più presto 4 accosti, di cui 2 per navi grandi (fino a 300 m) e due per navi medie (fino a 200-230 m);
- per il futuro prevedere l'aggiunta di 2 accosti, di cui uno per navi grandi ed uno per navi medie.

Nello scenario sopra delineato questa ipotesi sembra potersi coordinare in modo equilibrato con i ruoli degli altri porti per crociere della Sicilia Orientale. Infatti:

- Messina e Catania ⁽¹⁵⁾ sarebbero i due porti in grado di offrire accosti e servizi per grandi navi e, in generale, per rispondere adeguatamente alle esigenze degli operatori che effettuano scali in itinerari ciclici. Da tenere presente che questi due porti presentano specificità proprie, per cui – piuttosto che fra loro alternativi – possono essere visti come integrativi.

Milazzo e Siracusa, che non hanno (o, comunque, difficilmente potrebbero avere) un ruolo analogo a quello sopra indicato per Messina e Catania, nell'ambito di questo sistema dovrebbero specializzarsi particolarmente per quegli operatori che usualmente non svolgono itinerari con scali ripetitivi e/o che tendono ad inserire negli itinerari porti "diversi" rispetto a quelli dei grandi operatori e/o infine – se gestiscono navi medio piccole – ricercano servizi più "personalizzati" o tali da consentire un risparmio di costi.

⁽¹⁵⁾ Per Catania si sono tenute presenti le ipotesi del nuovo piano regolatore in corso di approvazione, che prevedono 3-4 accosti per navi grandi/medio grandi nel bacino vecchio.

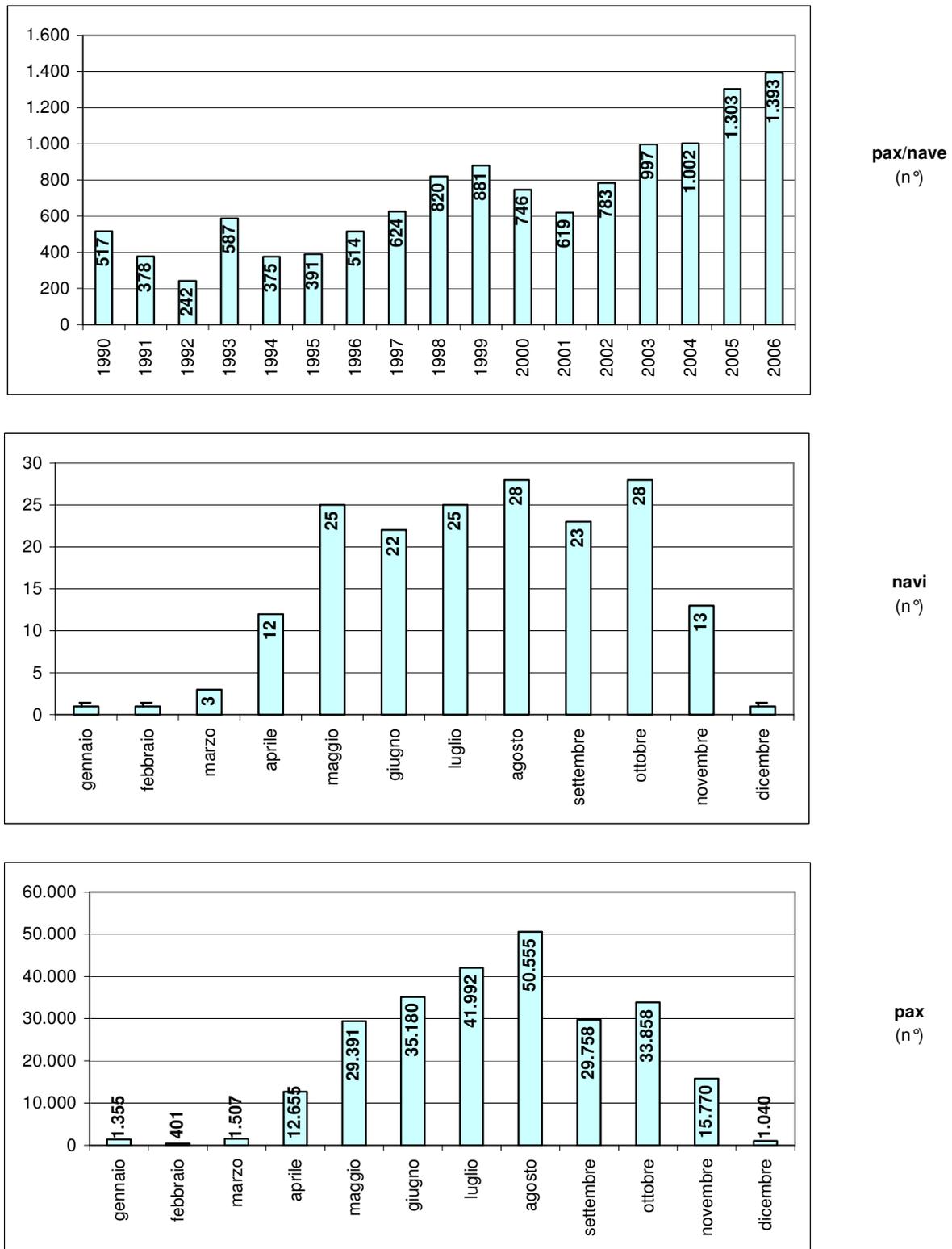


Fig. 5.1 Porto di Messina. Crocierismo. Passeggeri per nave. Passeggeri e navi primi otto mesi 2006

6. ALTRI TRAFFICI COMMERCIALI

Le Figure 6.1 e 6.2 mostrano l'andamento degli ulteriori traffici commerciali svolti nel porto di Messina con navi tradizionali e modalità LoLo.

Dal box di Fig. 6.2 si rileva in particolare come attualmente la quasi totalità dei traffici sia costituita da prodotti siderurgici, destinati nel prossimo futuro ad essere movimentati sul nuovo pontile di Giammoro, in prossimità di Milazzo.

In prospettiva (peraltro di breve termine) questa tipologia di traffico commerciale non farà più capo al porto di Messina, né sono emerse tendenze ad attivare tipologie analoghe.

È tuttavia da sottolineare che questa tipologia di traffico potrà costituire in futuro una componente marginale ma necessaria se non si vuole rinunciare al valore aggiunto derivante dalla possibilità di continuare ad operare a Messina anche traffici diversi da quelli prevalenti, mantenendo così aperta una gamma di opzioni e la maggiore flessibilità, anche sotto questo aspetto, in vista di future esigenze al momento non prevedibili.

Il PRP dovrà pertanto opportunamente prevedere il proseguimento dei traffici di merci varie e/o rinfuse (esclusi prodotti petroliferi e rinfuse liquide pericolose, se non per quanto eventualmente necessario per *bunkeraggio*), con collocazione integrata con le altre tipologie caratterizzate da volumi di traffico assai maggiori e da maggiori previsioni di sviluppo, (in particolare le "autostrade del mare"), mediante la creazione di terminali quanto più possibile "multifunzionali" anziché di terminali portuali distinti e separati, non giustificati dalle dimensioni del traffico oltreché non compatibili con i limiti fisici delle aree e delle banchine utilizzabili per traffici commerciali.

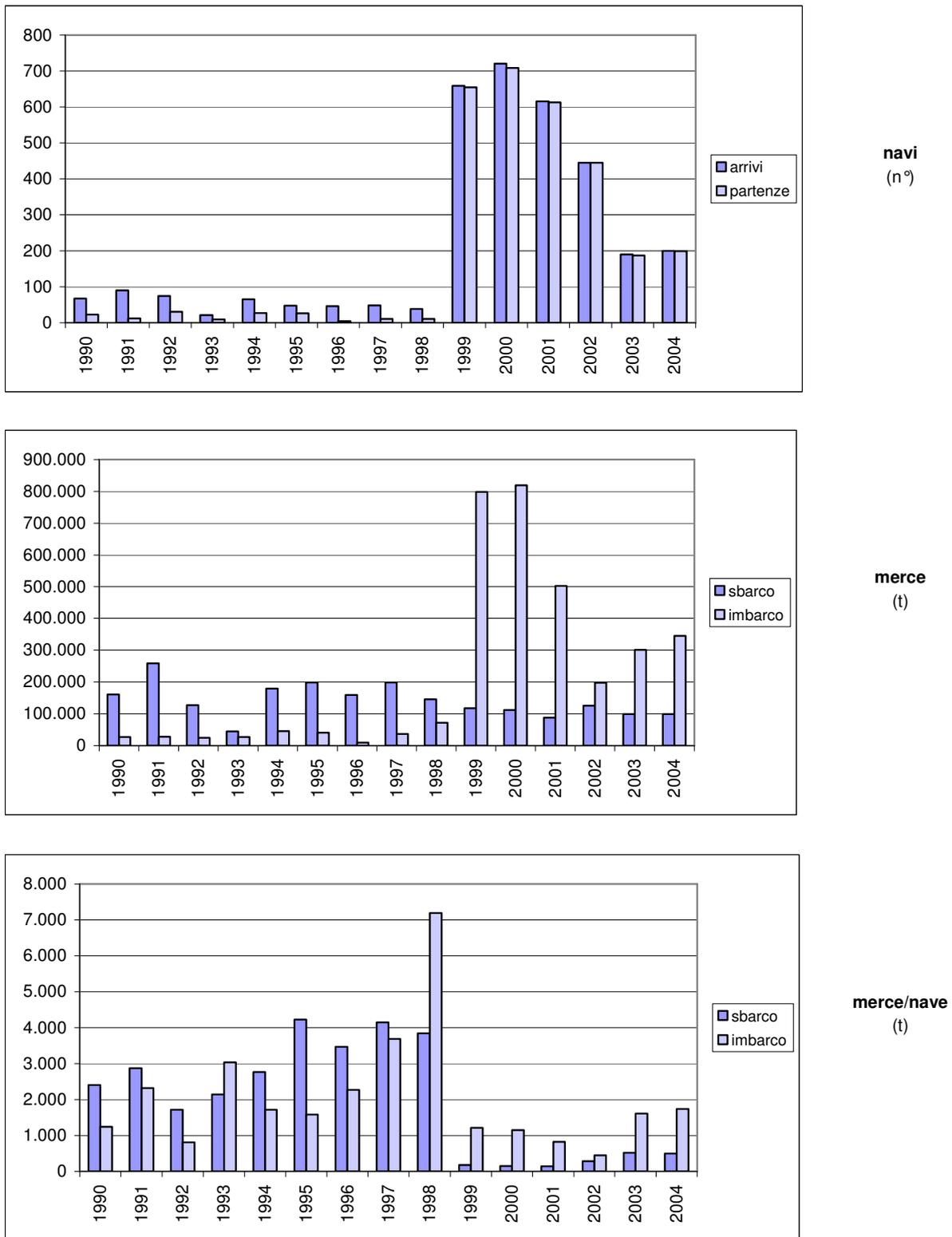


Fig. 6.1 Porto di Messina. Traffico commerciale. Navi e merci, arrivi e partenze

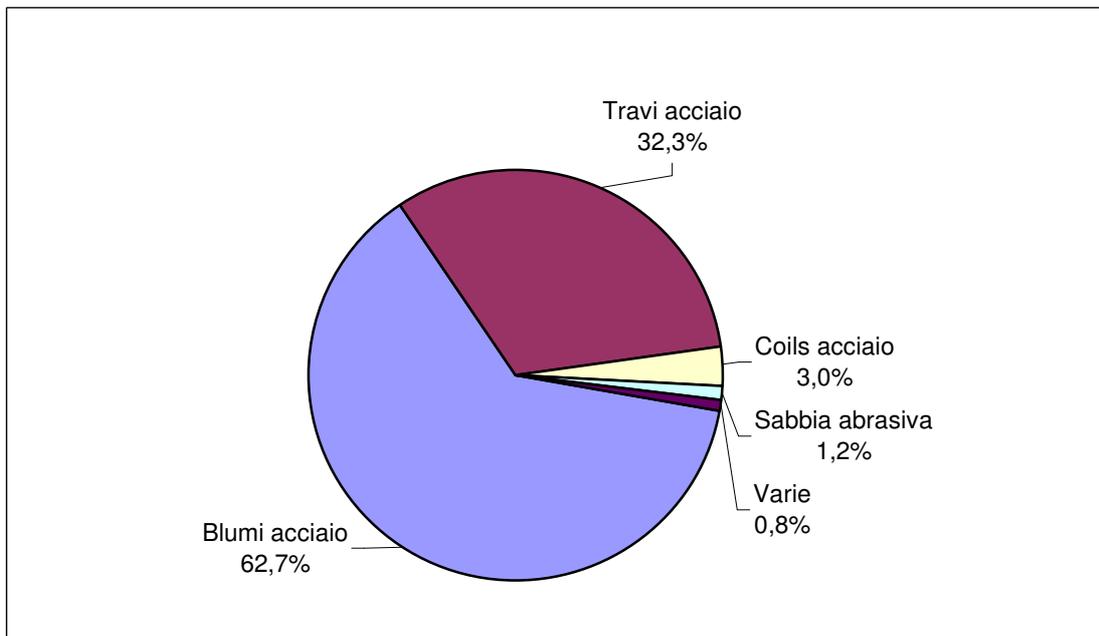
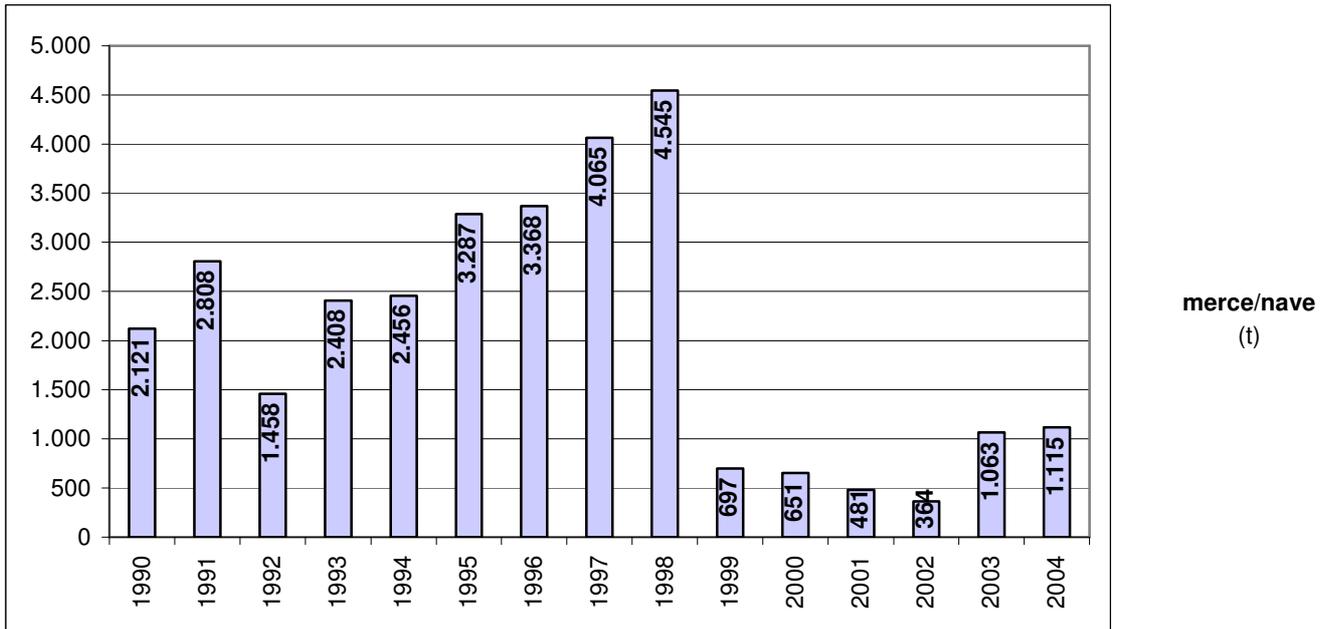


Fig. 6.2 Porto di Messina. Traffico commerciale. Tonnellate di merci per nave. Composizione percentuale di merci nel 2006

7. DIPORTO NAUTICO

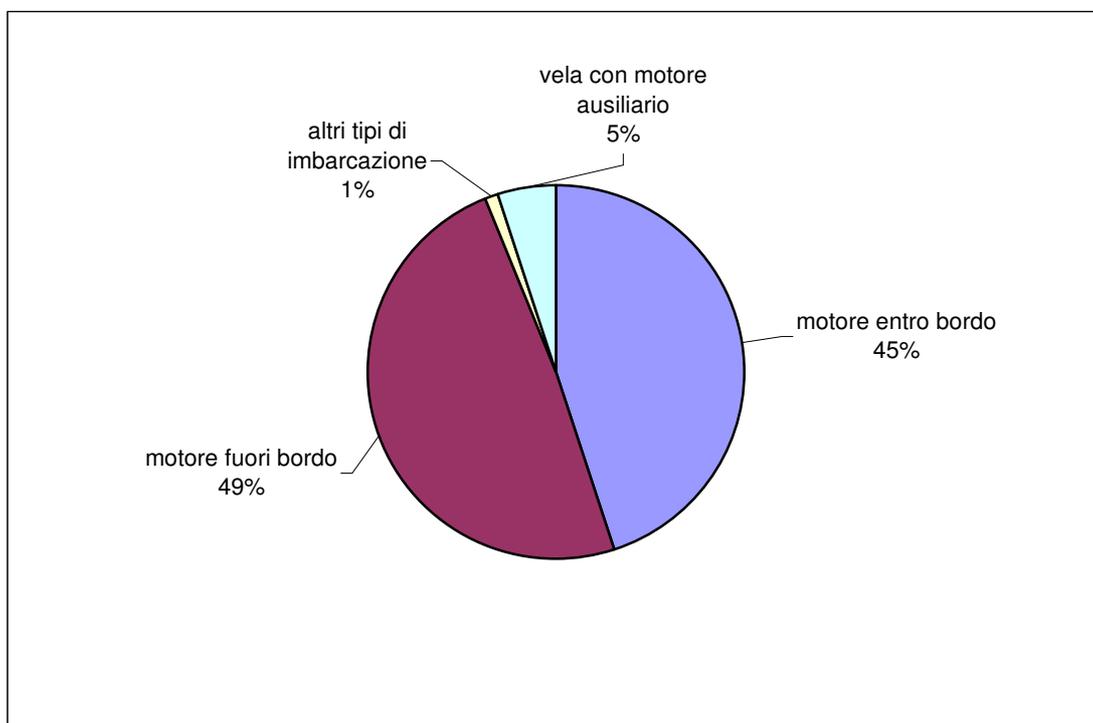
7.1. Premesse

Il porto di Messina accoglie attualmente, oltre al traffico commerciale, una complessa molteplicità di funzioni concentrate nel tratto di *waterfront* che va dal Torrente Bocchetta fino al Torrente Annunziata; di queste tuttavia quella più propriamente portuale, e che impegna maggiormente gli specchi acquei, è il diporto nautico.

Qui di seguito riportiamo dunque alcune considerazioni basate sugli studi del CUST – o direttamente riportate da quelli – relative alla nautica da diporto ed al suo potenziale sviluppo, utili a valutare il fabbisogno di attrezzature (ancorché sia ben noto quanto esso sia ovunque in forte espansione) e come Messina si trovi in una posizione strategica sia per intercettare il traffico dello Stretto che per offrire ormeggi estremamente qualificati a chi – con residenze lontane – intenda far stationare la propria imbarcazione in posizione baricentrica rispetto al Mediterraneo.

7.2. La flotta da diporto in Sicilia

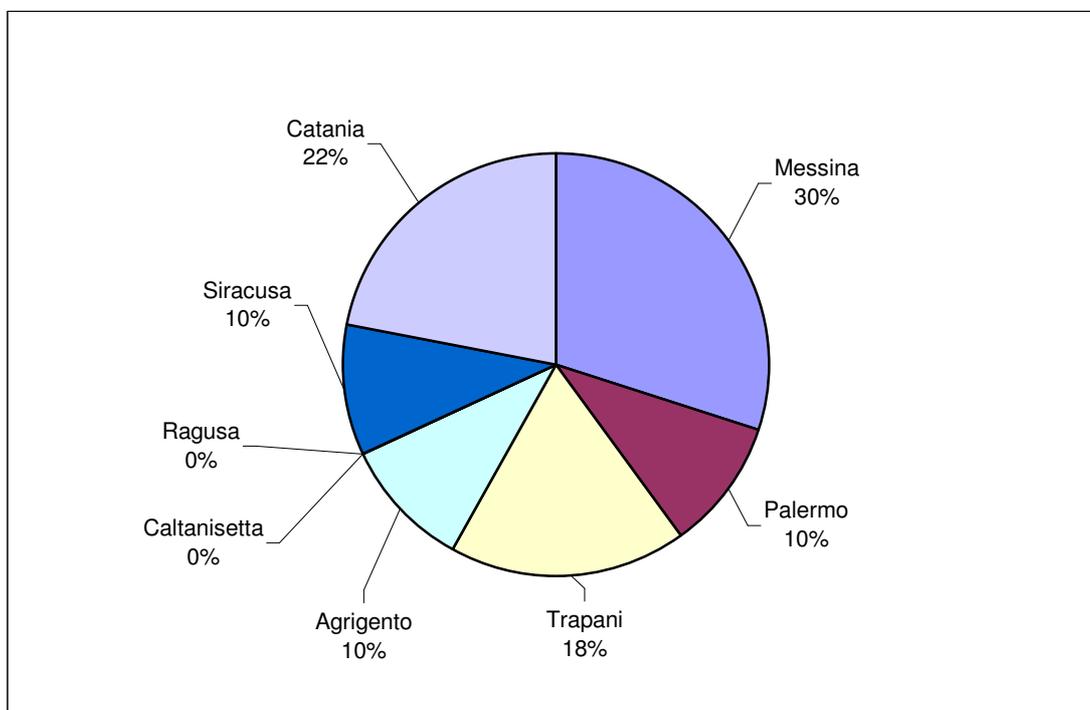
In Sicilia risultano immatricolate 5.770 unità.



Supponendo che le percentuali di riparto tra unità immatricolate ed altre non immatricolate ma necessitanti di ormeggi stabili, siano in Sicilia uguali a quelle stimate per il parco italiano (78% e 22%), si calcola un totale di circa 7.400 unità che rappresentano la flotta da diporto siciliana rilevante ai fini della domanda di portualità.

Il 30% della flotta nautica immatricolata in Sicilia fa capo alle Capitanerie della provincia di Messina. Tale percentuale raggiunge il 52% se si accorpano le unità immatricolate nelle province di Messina e Catania.

Nel nord-est della Sicilia è dunque concentrata la quota prevalente della domanda nautica siciliana.



7.3. La domanda potenziale di posti barca

Una prima indicazione circa il mercato potenziale della portualità turistica siciliana, è ricavabile dal confronto tra i dati riportati nella tabella riportata di seguito che si riferiscono alla Sicilia, all'Italia nel suo complesso, e a due bacini (Sardegna e Corsica) che hanno qualche analogia con la situazione siciliana se non altro per avere - come la Sicilia - una particolare vocazione al turismo ed alla nautica da diporto.

Il confronto evidenzia che la Sicilia ha una densità molto bassa di posti barca rispetto alla costa ed un valore molto basso del rapporto fra posti barca e residenti

	Sicilia	Italia	Sardegna	Corsica
Sviluppo costiero in miglia	478	4.644	448	280
Numero posti barca	5.250	85.980	14.650	6.032
Rapporto posti barca/estensione costiera	11	19	33	22
Residenti	5.200.000	57.300.000	1.700.000	420.000
Rapporto posti barca / 1000 residenti	1,01	1,50	8,62	14,36

7.4. Indicatori dello sviluppo portuale

Più puntuali indicazioni si possono ottenere quando si vada a scomporre la domanda di posti barca nelle 4 fondamentali sue componenti:

1. domanda interna, espressa dalla popolazione residente in Sicilia;
2. domanda esterna (italiana e straniera);
3. domanda stagionale;
4. domanda legata al settore del noleggio.

Vediamo separatamente come si presentano questi settori.

7.5. La domanda interna

La domanda interna dei posti barca è identificata, per i porti siciliani, con quella espressa dal territorio regionale. E' questa una caratteristica comune a tutto il Mezzogiorno; lo è particolarmente per la Sicilia a causa della sua insularità.

Il confronto tra disponibilità di posti barca e contributo alla formazione del PIL ⁽¹⁶⁾ mostra, per la Sicilia, una perfetta corrispondenza (6% è la percentuale di posti barca sul totale nazionale, contro il 5,7% inerente il contributo alla formazione del PIL).

Considerando però il contributo alla formazione del valore aggiunto pro-capite delle singole province siciliane, si sottolinea una maggiore capacità di reddito da parte del comparto orientale, costituito dalle Province di Messina, Catania, Ragusa, Siracusa, peraltro tutte interessate da dinamiche positive nel confronto 1991-1995.

⁽¹⁶⁾ Il Prodotto Interno Lordo si intende ai prezzi di mercato in valori correnti. Esso è riferito al 1995, ultimo anno per il quale erano disponibili stime a livello provinciale.

Il livello medio del valore aggiunto espresso da dette province è infatti pari a +14% rispetto all'altro comparto dell'Isola, con punte positive delle province di Ragusa e Messina (+11% e +2%, rispettivamente, se confrontate con la media del comparto occidentale).

Agli estremi opposti le Province di Agrigento e Caltanissetta, mentre Enna, che pur si situa a livelli reddituali non dissimili, beneficia della più sensibile dinamica positiva (+26% rispetto al 1991). Soltanto il capoluogo, seguito da Trapani, si scosta nettamente dalla situazione del comparto occidentale.

L'area orientale della Sicilia (e la provincia di Messina in particolare) mostra dunque una capacità di reddito maggiore, da cui si può presumere una più alta propensione all'acquisto di un'imbarcazione. In particolare, con riguardo a Messina, la consolidata tradizione marinara enfatizza questa propensione. L'alta concentrazione in tale zona della flotta immatricolata conferma tali indicazioni.

7.6. La domanda esterna.

C'è da parte dei diportisti del Nord Italia e del Centro e Nord Europa, la tendenza a tenere stabilmente la propria barca nel Mediterraneo. Non è evidentemente possibile definire la domanda di posti barca da parte di diportisti stranieri come dato oggettivo: essa infatti è destinata a variare drasticamente in dipendenza delle azioni che verranno intraprese al fine di attirarla.

In ogni caso un tentativo di massima volto all'identificazione dell'ordine di grandezza di questo tipo di domanda può essere effettuato prendendo come riferimento la consistenza delle flotte presenti nei paesi vicini.

Secondo una recente indagine effettuata per conto dell'amministrazione corsa, esiste oggi nel Mediterraneo una flotta internazionale di proprietà di diportisti provenienti da paesi che non si affacciano su questo mare. Il totale generale è valutato tra le 15.000 e le 20.000 unità ed è destinato ad aumentare rapidamente negli anni a venire. Nell'arco di un decennio si dovrebbe arrivare almeno a 30.000.

A queste si potranno aggiungere in buon numero imbarcazioni di proprietà di diportisti francesi spinti dalla saturazione dei porti della Costa Azzurra e della Corsica.

Trattasi dunque di un mercato di grande dimensione, da cui Messina, città di consolidate tradizioni nautiche - ed inserita in un contesto territoriale di grande attività e

di rilievo internazionale (le isole Eolie, Taormina, ma anche Malta, ecc.) - potrà attingere se adeguatamente dotata di porti e approdi turistici di elevato standard qualitativo, in ciò anche favoriti dalla presenza in loco di un'industria delle riparazioni navali altamente qualificata.

L'aspetto che può incidere negativamente sullo sviluppo della nautica da diporto proveniente dall'esterno è la relazione di Messina con il sistema aeroportuale internazionale; mentre l'aeroporto di Catania è efficiente ma non troppo vicino, quello di Reggio Calabria stenta a decollare e non ha ancora risolto il problema del collegamento veloce con la nostra città.

7.7. Dimensioni e prospettive del movimento stagionale.

L'esperienza dimostra che le difficoltà prevedibili nell'acquisizione di una clientela permanente, legati da contratti a lunga scadenza o almeno annuali, non si presentano invece quando si tratta dell'acquisizione di un'utenza di tipo stagionale. Da questo punto di vista si può affermare che buona parte delle imbarcazioni presenti nei porti della costa continentale del Mar Ligure e dell'Alto Tirreno rappresenta una clientela potenziale, oltre che per la Corsica e la Sardegna, anche per la Sicilia.

I fenomeni di saturazione che si verificano sistematicamente in alta stagione nei porti delle due prime isole sono facilmente comprensibili se si considera che esse rappresentano la naturale destinazione per le crociere estive di oltre 80.000 imbarcazioni ospitate nei porti che vanno da Marsiglia fino alle Coste del Lazio.

Le tariffe di Marina del Nettuno stanno a dimostrare quanto sia più facile l'acquisizione della clientela stagionale rispetto a quella stanziale; il costo annuale di un ormeggio equivale, in bassa stagione, a quello di circa 94 giornate di transito, mentre in alta stagione il rapporto tra costo annuale e quello giornaliero si riduce a 66 giornate, con punte di 50 per le imbarcazioni di dimensioni maggiori.

Ciò significa che i porti, se pure devono praticare una politica di prezzi contenuti per i contratti annuali, possono invece contare su introiti significativi provenienti dall'attività stagionale.

7.8. Settore del noleggio

Il settore del noleggio sta crescendo con ritmi molto superiori a quelli del settore nautico nel suo insieme; si tratta tuttavia di un settore molto difficile da indagare e conoscere,

sia negli aspetti quantitativi che qualitativi, poiché l'attività viene svolta in gran parte da privati o da piccoli operatori che possiedono poche imbarcazioni, o anche da operatori più importanti che organizzano il *charter* per conto di terzi, così sfuggendo a qualsiasi tipo di censimento.

Occorre sottolineare che l'attività del noleggio di imbarcazioni, con o senza equipaggio, non ha bisogno di strutture o attrezzature particolari - potendosi svolgere su qualunque banchina o pontile aperto al pubblico, dotato dei servizi essenziali propri di qualsiasi porto turistico – ed anche che si avvale di imbarcazioni di ogni dimensione, dalle più piccole alle più grandi, sicché non è neppure opportuno riservarle strutture dedicate.

Lo sviluppo del noleggio non sarà ovviamente automatico, ma richiederà che vengano messe in atto misure necessarie per facilitarlo.

In particolare saranno necessari:

- la disponibilità di una catena di porti e di approdi, soprattutto nelle località turistiche (che intorno a Messina peraltro non difettano, sulle brevi e sulle lunghe distanze) che permetta anche ai diportisti meno esperti di navigare in piena sicurezza;
- la disponibilità di basi logistiche attrezzate per la manutenzione delle barche durante la bassa stagione;

Va inoltre considerata la tendenza degli operatori a concentrare la loro attività in zone che permettano di allungare al massimo la stagione, allo scopo di ammortizzare più rapidamente il costo delle imbarcazioni e di spalmare su periodi più lunghi le spese di esercizio.

Per quanto riguarda il *charter*, dunque, non è rischioso affermare che, nella misura in cui riuscirà a dotarsi di approdi ben attrezzati per il turismo nautico, Messina offrirà una base importante ed uno stimolo molto forte per lo sviluppo del noleggio di imbarcazioni da diporto di ogni genere e tipo.