

Autostrade del Mare 2.0

Il porto di Ancona

Vocazioni, scenari di sviluppo e scelte
dell'Amministrazione

Andrea Appetecchia

Ancona, 10 luglio 2014



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Indice

1) Riflessioni sulla portualità nazionale

1.1. Il traffico Ro-Ro, a torto, spesso dimenticato

1.2. L'esperienza delle Autostrade del mare 1.0

1.3. La valutazione delle imprese di autotrasporto e dell'armamento

Passaggio
alla fase 2.0

2) Focus sul porto di Ancona

2.1. transito di rotabili: tra vocazioni (porta dell'Adriatico) e proiezioni di traffico (relazioni tra quadrante Nord occidentale e Sud orientale dell'Area Euromediterranea)

2.2. Reti Ten-T e politiche di sostegno alla co-modalità un'opportunità per amplificare gli impatti positivi del traffico Ro-Ro – estensione dell'approccio Autostrade del mare 2.0 allo Short Sea Shipping Mediterraneo



17/07/2014

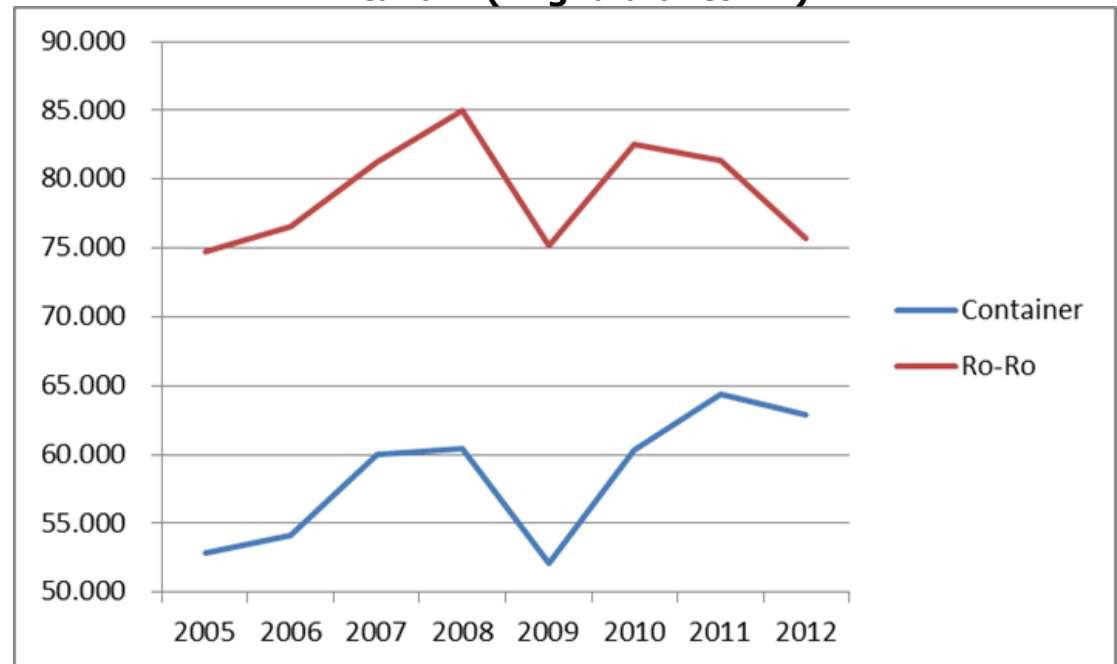


Autorità Portuale di Ancona



Il traffico Ro-Ro, spesso lo si dimentica, è nettamente superiore a quello container (escluso il transshipment le tonn. di merce trasportate su rotabili via nave supera del 20% quelle trasportate via container)....

Traffico Ro-Ro e container escluso il transshipment dei porti italiani (migliaia di tonn.)



Fonte: elaborazione Isfort su dati Assoportori, 2013

Nonostante il traffico Ro-Ro sia ben più consistente del traffico container (al netto del transshipment), gli investimenti programmati dalle principali Autorità portuali nazionali riguardano per più dell'80% la gestione del traffico contenitori



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



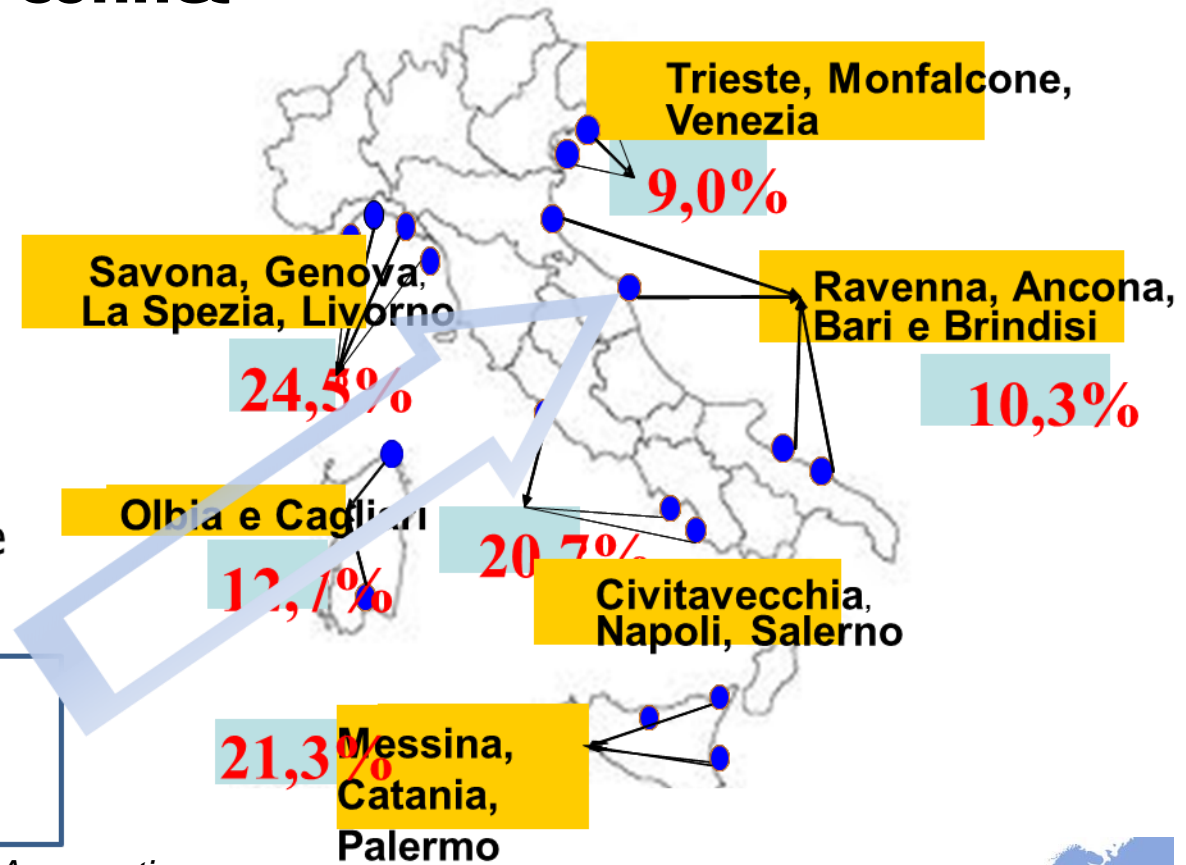
Il combinato marittimo oltre ad essere diffuso lungo tutta la portualità italiana, svolge un ruolo fondamentale nelle connessioni infra-med

75,7 milioni di tonn. Traffico Ro-Ro dei porti italiani

48,8 milioni di tonn. Cabotaggio

13,6 milioni di tonn. dai porti del Tirreno verso West Med e Maghreb

13,3 milioni tonn. dai porti dell'Adriatico verso Grecia Balcani ed East Med



Fonte: elaborazione Isfort su dati Assoporti



17/07/2014

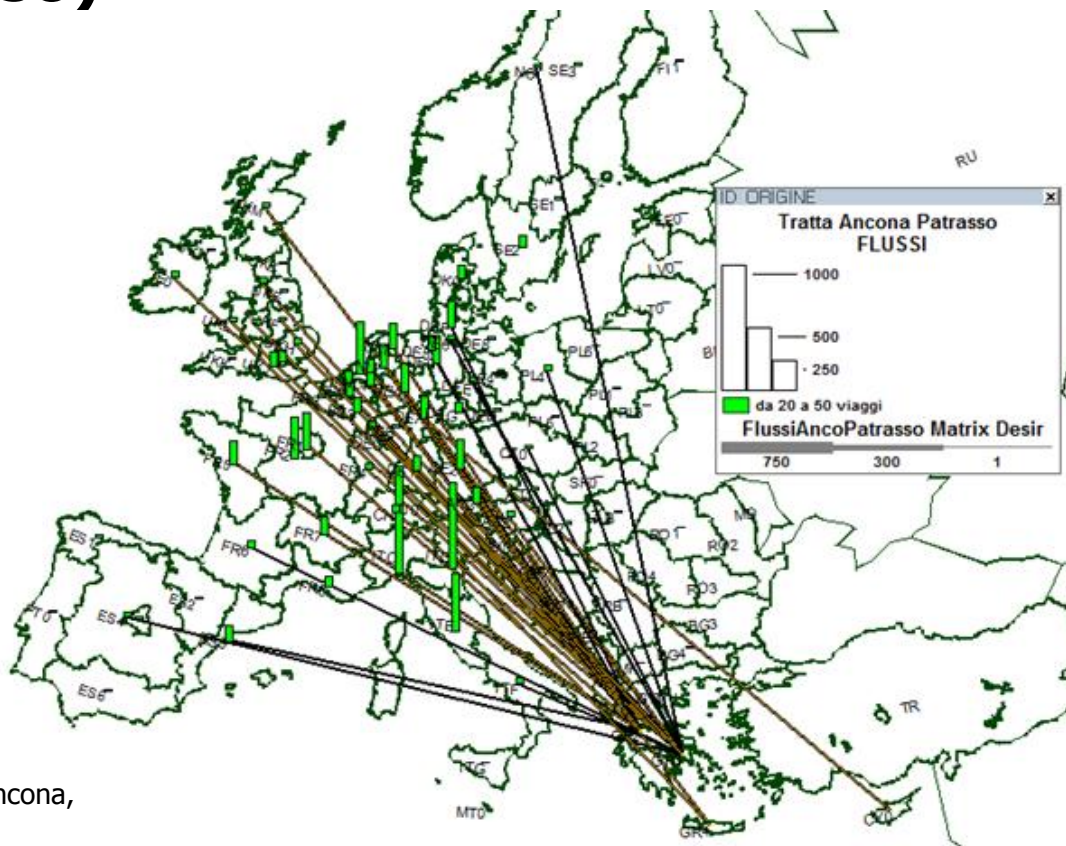


Autorità Portuale di Ancona



Il traffico Ro-Ro sbarcato nei porti italiani penetra in profondità nel continente europeo (esempio della linea Ro-Ro Ancona-Patrasso)

Il 68% del traffico è assorbito da tragitti che si ripetono almeno 2 volte a settimana ed è destinato, in buona parte, oltre le Alpi (5.292 viaggi nell'arco di 5 mesi)



Fonte: elaborazione Isfort su dati Autorità portuale di Ancona, 2013



17/07/2014

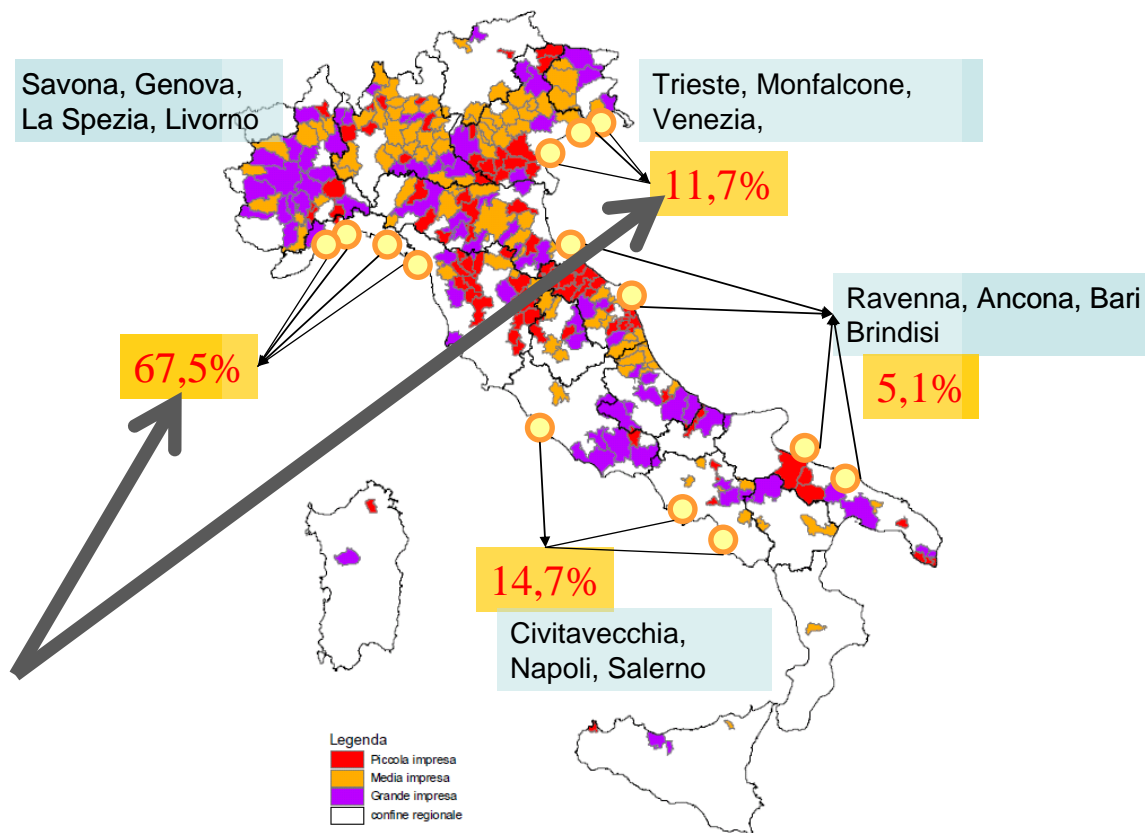


Autorità Portuale di Ancona



Il traffico container, invece è fortemente concentrato nella circoscrizione settentrionale, ed il traffico infra-med è residuale rispetto al traffico Far-East

In particolare in quella nord occidentale



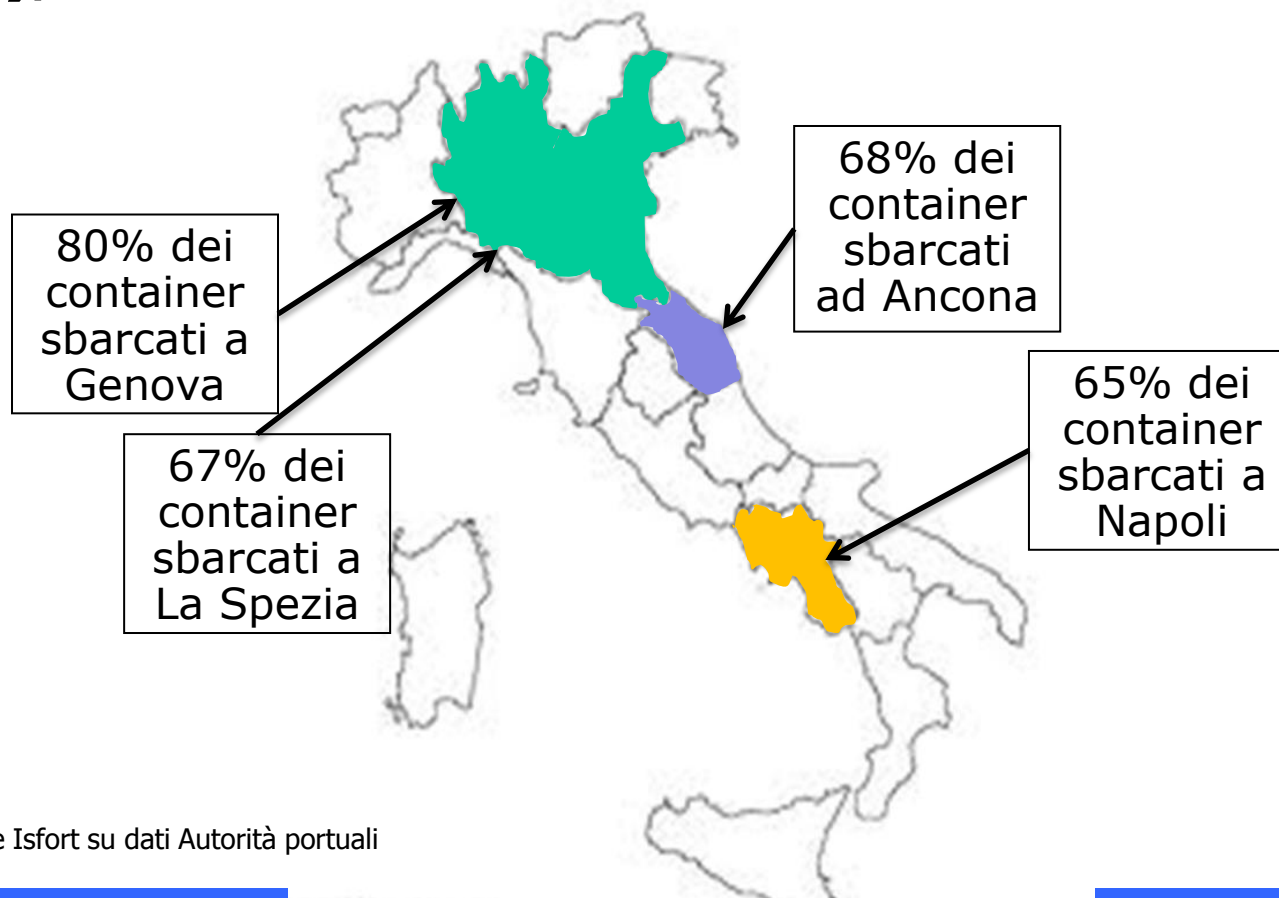
17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Inoltre i flussi delle merci trasportate in container vengono da molto lontano (estremo oriente o Nord America), ma sono destinate alle aree circostanti i porti



Fonte: elaborazione Isfort su dati Autorità portuali



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Indice

1) Riflessioni sulla portualità nazionale

1.1. Il traffico Ro-Ro, a torto, spesso dimenticato

1.2. L'esperienza delle Autostrade del mare 1.0

1.3. La valutazione delle imprese di autotrasporto e dell'armamento



Passaggio
alla fase 2.0

2) Focus sul porto di Ancona

2.1. transito di rotabili: tra vocazioni (porta dell'Adriatico) e proiezioni di traffico (relazioni tra quadrante Nord occidentale e Sud orientale dell'Area Euromediterranea)

2.2. Reti Ten-T e politiche di sostegno alla co-modalità un'opportunità per amplificare gli impatti positivi del traffico Ro-Ro – estensione dell'approccio Autostrade del mare 2.0 allo Short Sea Shipping Mediterraneo



17/07/2014



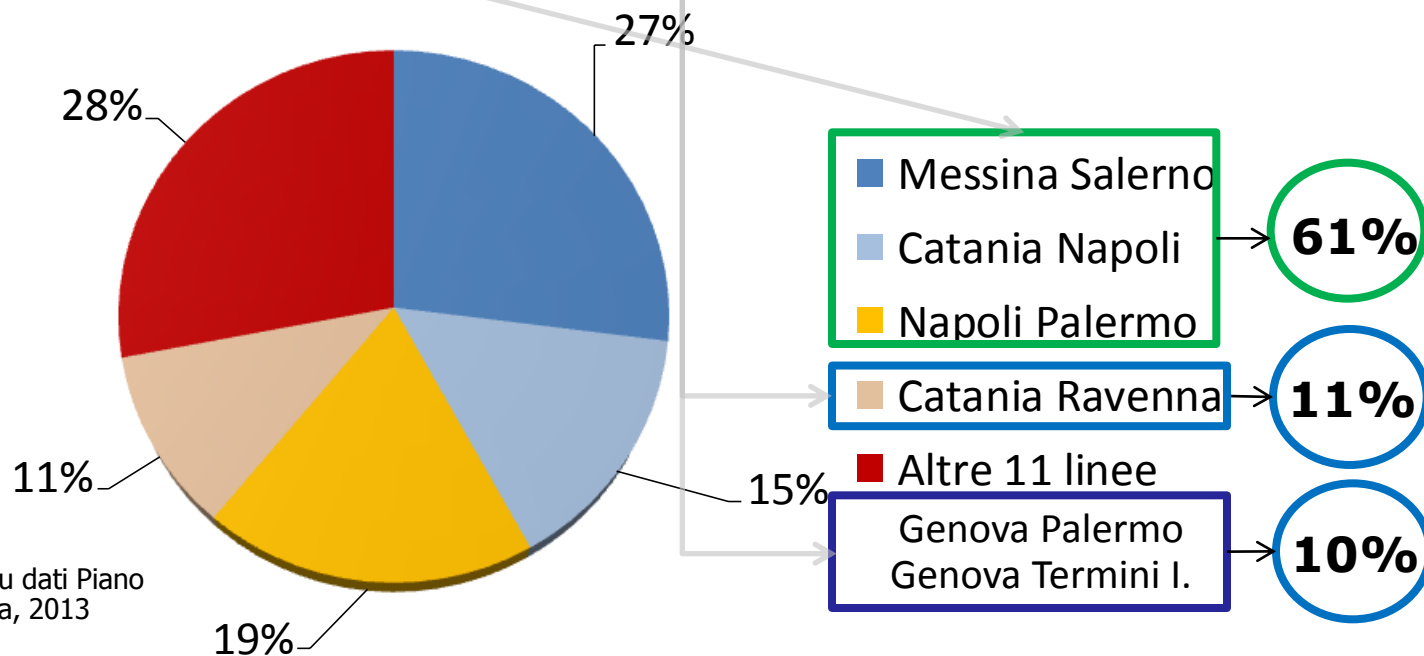
Autorità Portuale di Ancona



Cabotaggio

Concentrazione dell'Ecobonus sul combinato marittimo obbligato, mentre quello sostitutivo è marginale

Ripartizione incentivi per linee marittime di cabotaggio



Fonte: elaborazione Isfort su dati Piano Nazionale della Logistica, 2013



17/07/2014

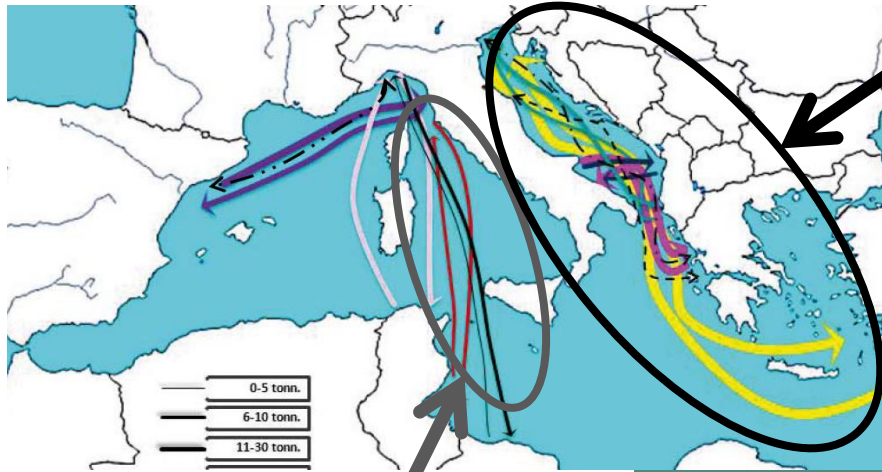


Autorità Portuale di Ancona



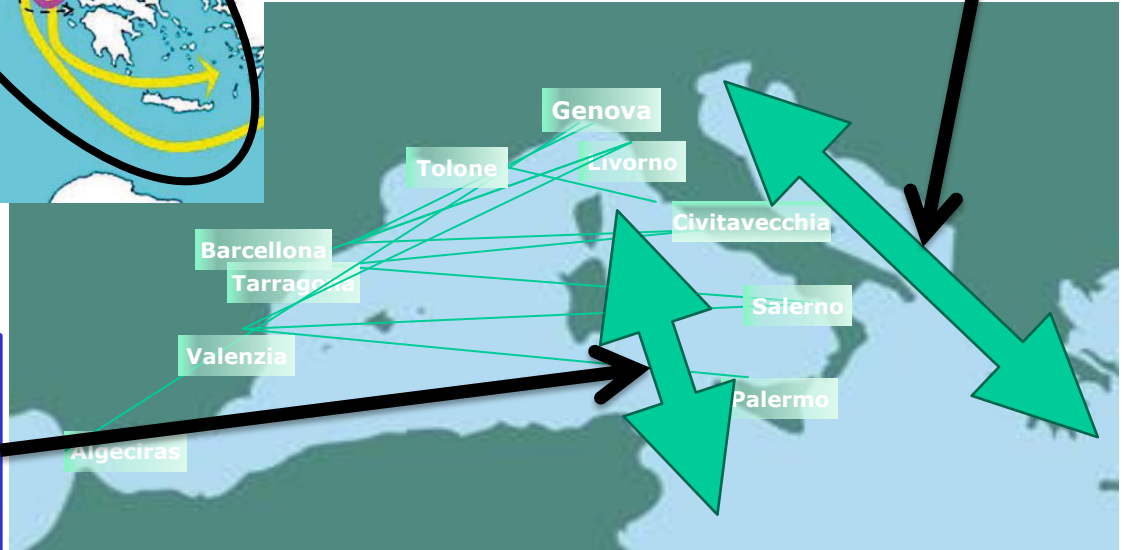
Short Sea Shipping

Rotte disegnate dai flussi



Non attivate e presenti nel masterplan AdM ed anche interni all'UE, prevalenza armatori Greci e Turchi al momento del varo dell'incentivo

Rotte sovvenzionate dall'Ecobonus



Non attivate e presenti nel masterplan AdM, ma extra UE



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Indice

1) Riflessioni sulla portualità nazionale

- 1.1. Il traffico Ro-Ro, a torto, spesso dimenticato
- 1.2. L'esperienza delle Autostrade del mare 1.0
- 1.3. La valutazione delle imprese di autotrasporto e dell'armamento



Passaggio
alla fase 2.0

2) Focus sul porto di Ancona

- 2.1. transito di rotabili: tra vocazioni (porta dell'Adriatico) e proiezioni di traffico (relazioni tra quadrante Nord occidentale e Sud orientale dell'Area Euromediterranea)
- 2.2. Reti Ten-T e politiche di sostegno alla co-modalità un'opportunità per amplificare gli impatti positivi del traffico Ro-Ro – estensione dell'approccio Autostrade del mare 2.0 allo Short Sea Shipping Mediterraneo



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



11

La valutazione delle imprese di autotrasporto

Non solo incentivi economici, ma anche facilitazioni organizzative:

Alcuni dei autotrasportatori della FAI-Conftrasporto hanno suggerito le condizioni ideali per lo sviluppo delle AdM:

1. accessi autostradali diretti al varco portuale (con imbarchi riservati, procedure di controllo di imbarco e sbarco dedicate, spazi nave garantiti in tutte le stagioni);
2. certezza dei tempi di trasferimento dal varco al piazzale ed in seguito al carico sulla nave;
3. quadro legislativo stabile;
4. incentivo adeguato (soprattutto stabile) e anche non solo economico (come ad esempio la possibilità di essere esentati dai divieti alla circolazione per il trasporto di merci).



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



La valutazione delle imprese di trasporto marittimo

Costi di esercizio

1. Incremento dei **costi del carburante**, necessità di utilizzare carburanti alternativi
2. Offerta di **punti di rifornimento** di carburanti alternativi.

Infrastrutture portuali

1. **banchine** realizzate secondo concetti condivisi con il comparto armatoriale e **realmente integrate nelle catena logistica** di terra nel sistema di erogazione dei servizi "door to door"
2. **snellimento delle pratiche amministrative** insostenibili e eliminazione dei **conflitti di competenza** tra i numerosi enti coinvolti nella gestione delle materie portuali e doganali.

Naviglio

1. **Nuova motorizzazione** / contenimento emissioni (retrofit)
2. l'impiego di navi con **livelli di carico/scarico distinti** e rampe laterali, sulle quali i mezzi possano muoversi secondo flussi indipendenti e distinti dal portellone centrale



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Le valutazione degli operatori presenti nel Porto di Ancona

Dal confronto con gli operatori sono emerse le seguenti priorità ai fini del potenziamento della competitività del Porto:

- ✓ realizzare una viabilità dedicata al transito dei camion in entrata e in uscita dal porto di Ancona;
- ✓ adeguare la Galleria di Cattolica (tempi certi di attivazione, *secondo RFI entro il 2014 sarà operativa*);
- ✓ una riorganizzazione in termini funzionali dello spazio portuale potrebbe migliorare l'organizzazione del lavoro in porto.



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



14

Indice

1) Riflessioni sulla portualità nazionale

- 1.1. Il traffico Ro-Ro, a torto, spesso dimenticato
- 1.2. L'esperienza delle Autostrade del mare 1.0
- 1.3. La valutazione delle imprese di autotrasporto e dell'armamento

Passaggio
alla fase 2.0

2) Focus sul porto di Ancona

- 2.1. transito di rotabili: tra vocazioni (porta dell'Adriatico) e proiezioni di traffico (relazioni tra quadrante Nord occidentale e Sud orientale dell'Area Euromediterranea)
- 2.2. Reti Ten-T e politiche di sostegno alla co-modalità un'opportunità per amplificare gli impatti positivi del traffico Ro-Ro – estensione dell'approccio Autostrade del mare 2.0 allo Short Sea Shipping Mediterraneo



17/07/2014

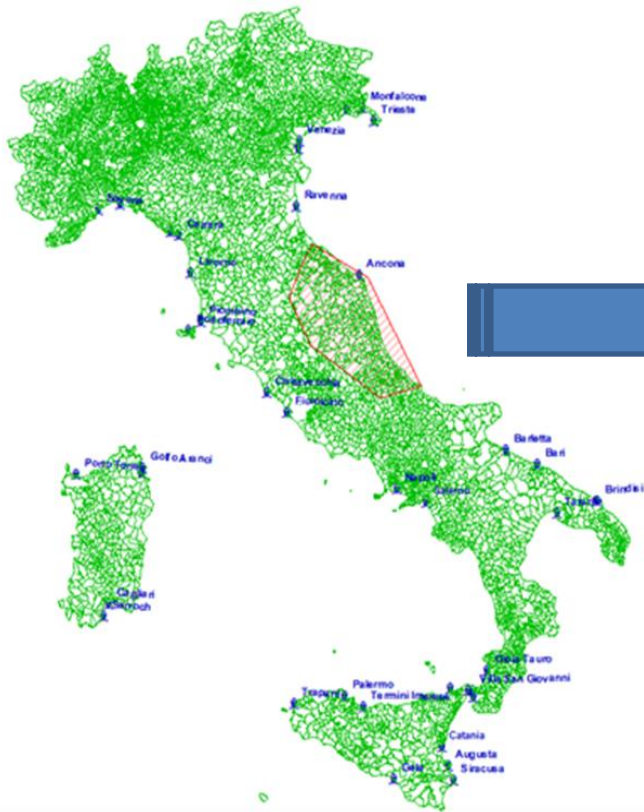


Autorità Portuale di Ancona



15

Il traffico Ro-Ro è per lo più di transito rispetto al bacino geografico territoriale del porto di Ancona



Macro Regione Medio Adriatica: Marche, Abruzzo, Umbria, Romagna (Ravenna, Rimini e Forlì-Cesena)
Oltre 70% del traffico Ro-Ro che transita per il Porto di Ancona ha origine al di fuori di tale area



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



16

Asset principale del Porto: la relazione Ancona Grecia

interviste ad un campione di autisti in imbarco (13.118 - 21% dei TIR transitati nel Porto nel 2013)

Milioni di Tonn. trasportate:

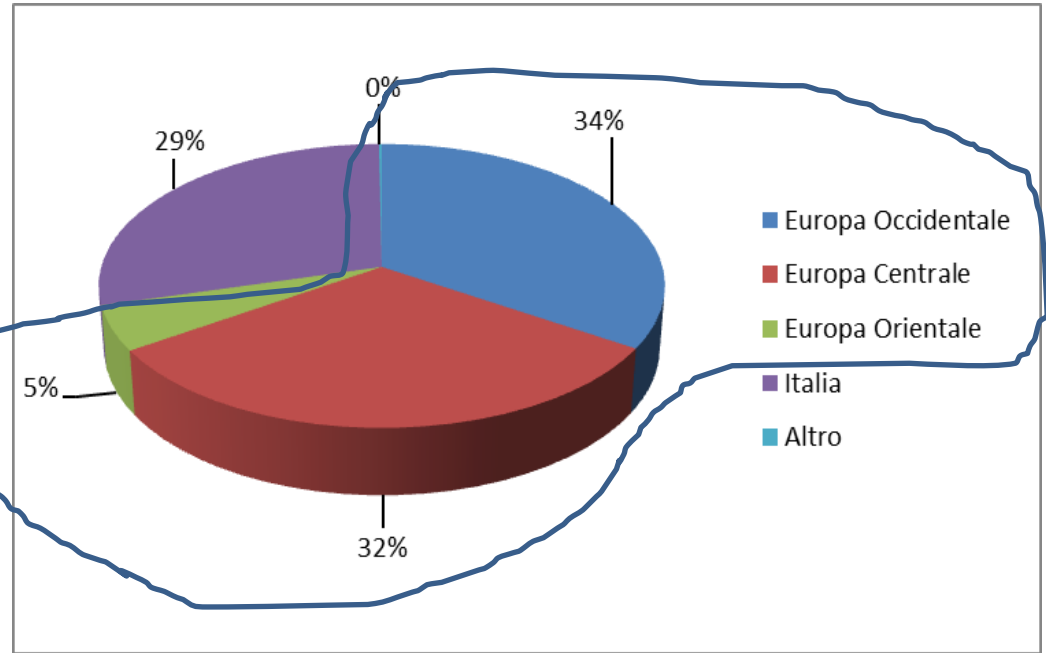
1,7 (86,5% del traffico Ro-Ro del Porto)
103.992 TIR e 10.460 Trailer

Ripartizioni destinazioni greche

33,6% Igoumenitsa

66,4% Patrasso

Il 71% del traffico
Ro-Ro destinato
alla Grecia ha
origine all'estero.
2/3 solo in Europa
Occidentale e
Centrale



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine A.P. Ancona, 2013



17/07/2014



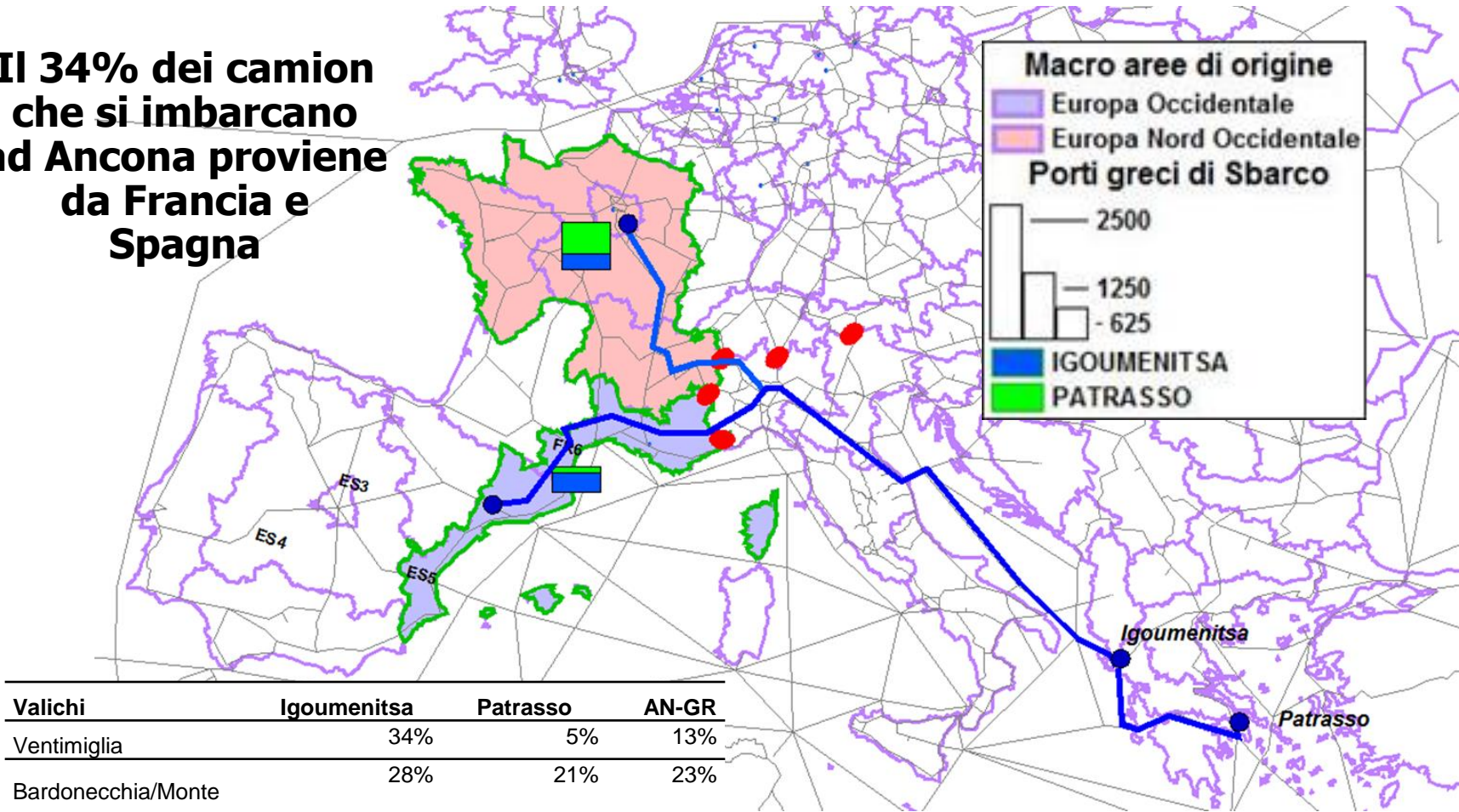
Autorità Portuale di Ancona



17

Ancona: passaggio a Nord Ovest!

Il 34% dei camion che si imbarcano ad Ancona proviene da Francia e Spagna



17/07/2014

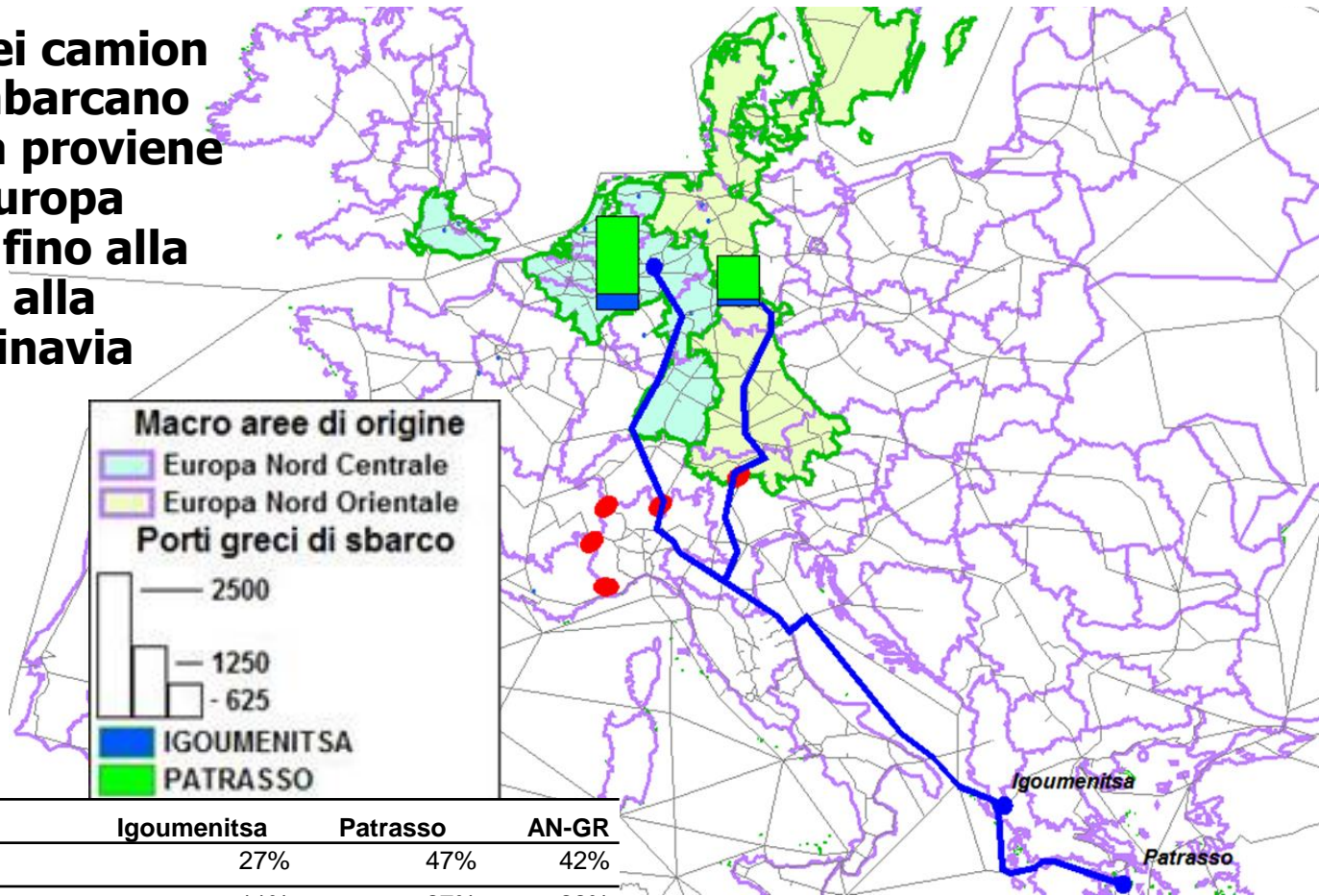


Autorità Portuale di Ancona



Ancona: verso il cuore dell'Europa!

Il 32% dei camion che si imbarcano ad Ancona proviene dall'Europa centrale fino alla GB e alla Scandinavia



	Igoumenitsa	Patrasso	AN-GR
Valichi			
Chiasso	27%	47%	42%
Brennero	11%	27%	22%



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Indice

1) Riflessioni sulla portualità nazionale

- 1.1. Il traffico Ro-Ro, a torto, spesso dimenticato
- 1.2. L'esperienza delle Autostrade del mare 1.0
- 1.3. La valutazione delle imprese di autotrasporto e dell'armamento

Passaggio
alla fase 2.0

2) Focus sul porto di Ancona

- 2.1. transito di rotabili: tra vocazioni (porta dell'Adriatico) e proiezioni di traffico (relazioni tra quadrante Nord occidentale e Sud orientale dell'Area Euromediterranea)
- 2.2. Reti Ten-T e politiche di sostegno alla co-modalità un'opportunità per amplificare gli impatti positivi del traffico Ro-Ro – estensione dell'approccio Autostrade del mare 2.0 allo Short Sea Shipping Mediterraneo



17/07/2014

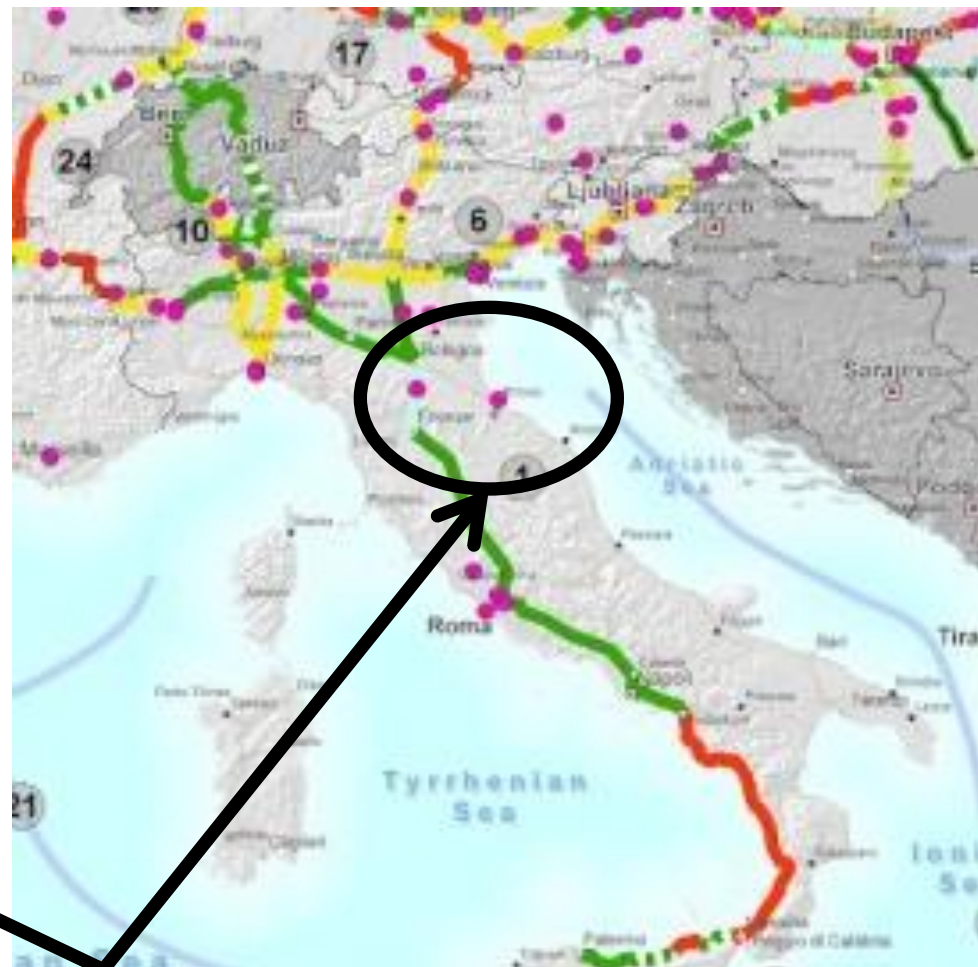
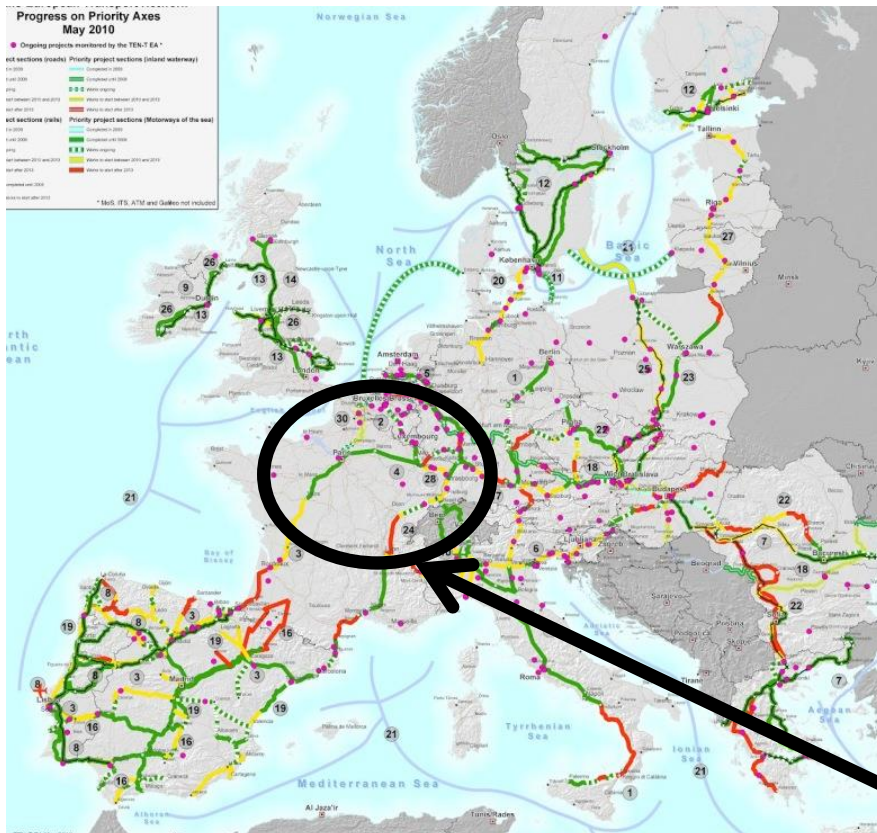


Autorità Portuale di Ancona



20

Le reti Ten-T nel disegno del 2005



Ancona non è parte del disegno e la direttrice Mediterraneo orientale – Europa Nord occidentale è frammentato



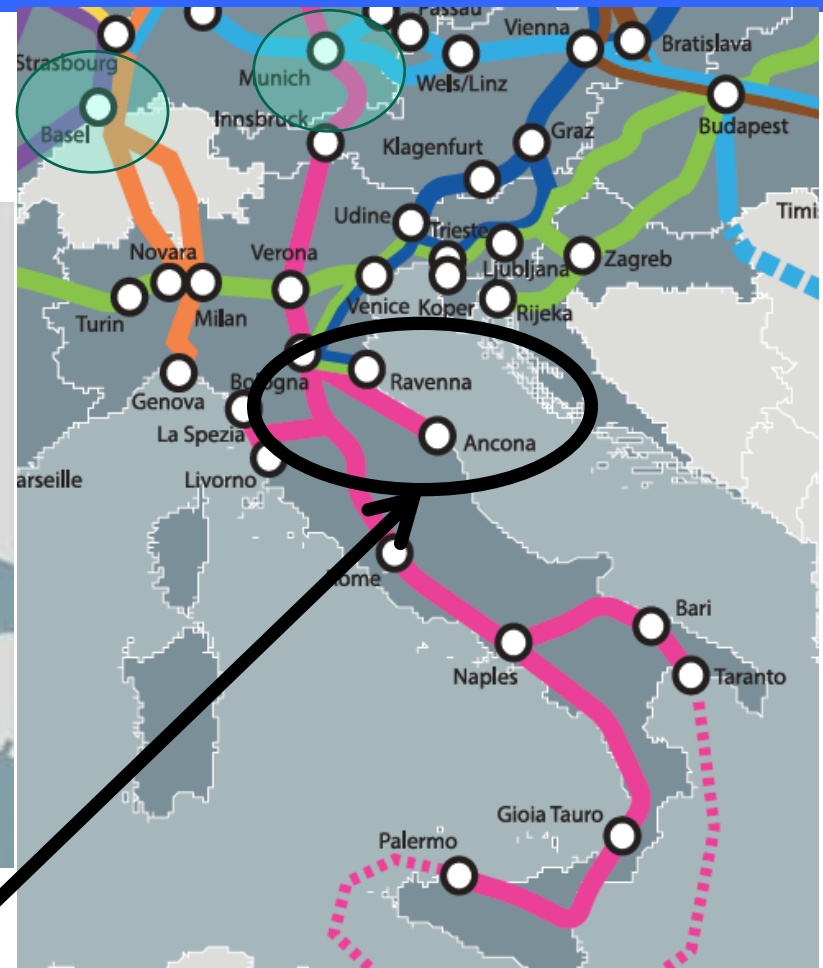
17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Le reti Ten-T nel disegno del 2014



Ancona diventa parte del disegno e Porta d'accesso all'Europa della direttrice Mediterraneo orientale – Europa Nord occidentale



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



22

Nei piani di RFI è già previsto l'aggancio diretto del Porto di Ancona alla rete ferroviaria principale europea già nel 2017

SAGOME AL 2017



MODULI AL 2017



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Dimensione massima dei carri in partenza da Ancona



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Lunghezza massima dei treni in partenza da Ancona



**Modulo fino a 750 mt
da Ancona fino a
Milano e Verona e poi
oltre 750 fino a
Basilea e Monaco**



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Le opportunità del trasporto intermodale

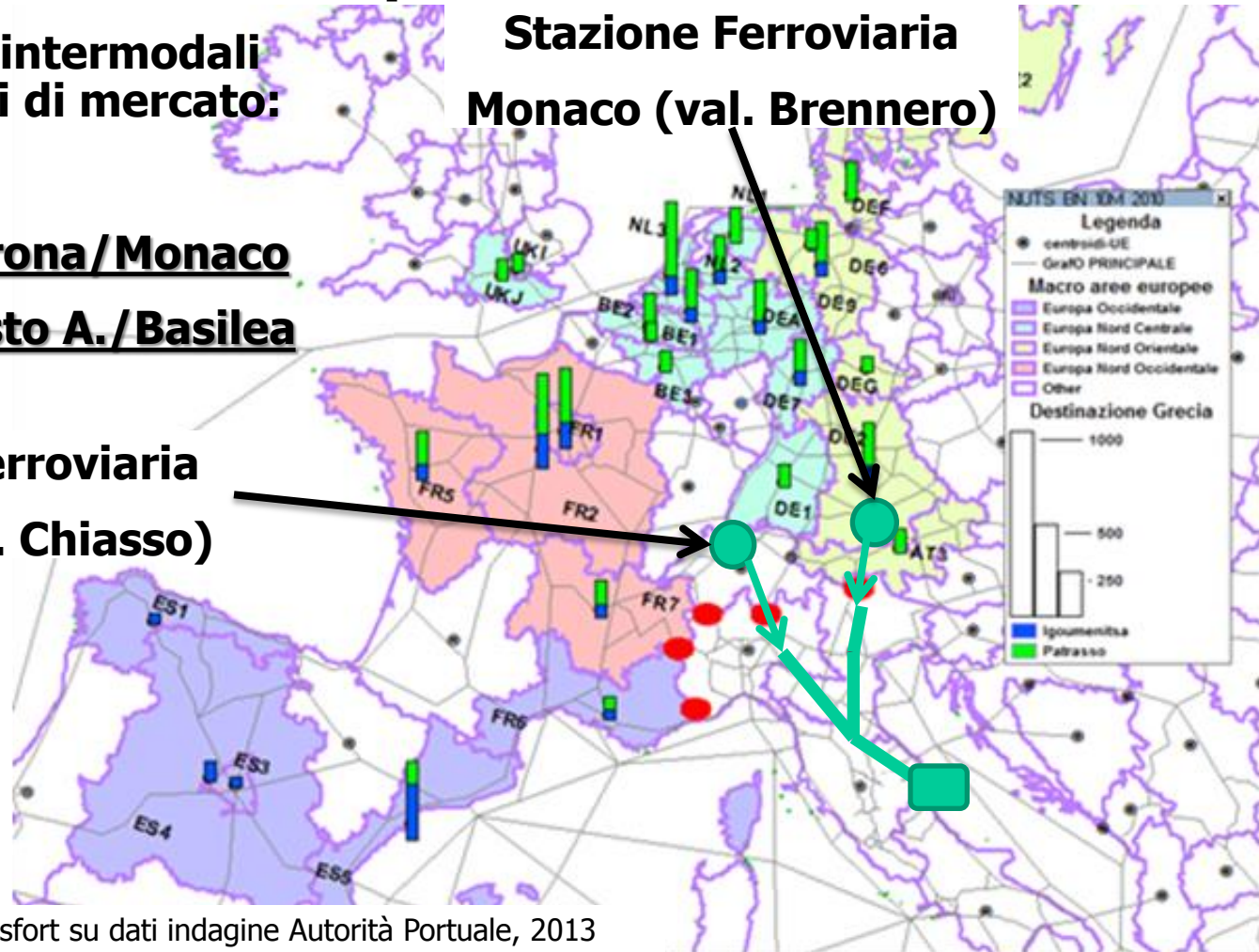
Due Linee intermodali hanno spazi di mercato:

Ancona/Verona/Monaco

Ancona/Busto A./Basilea

Stazione Ferroviaria
Basilea (val. Chiasso)

Stazione Ferroviaria
Monaco (val. Brennero)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati indagine Autorità Portuale, 2013



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



Raddoppio dei camion/trailer al 2030

Le previsioni di crescita al 2030 dell'import-export dell'Europa Sud Orientale (Balcani fino alle Repubbliche ex Sovietiche) (7% annuo nella prima decade del XXI sec) e del quadrante sud orientale del Mediterraneo (Grecia, Turchia, Libano, Egitto, Siria ed oltre fino ad arrivare in Iraq e Iran) (4% annuo nel medesimo periodo) verso l'Italia e l'Europa centrale e Nord Occidentale sono piuttosto elevate

In considerazione di tali previsioni si prevede che il traffico di rotabili nel Porto di Ancona dovrebbe passare dagli attuali 132mila camion/trailer a quasi 250mila nel 2030¹

La sfida per il Porto è quella di identificare una soluzione sostenibile per consentire ai rotabili di raggiungere rapidamente le proprie destinazioni riducendo al minimo gli impatti negativi.

¹ Technital, TRT e HPC, The Adriatic Gateway, 2012



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



27

Cogliere le opportunità delle Reti Ten-T e delle Autostrade del mare 2.0 per incrementare gli impatti economici e occupazionali

L'UE incentiva la "co-modalità", ovvero l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali

La proposta Autostrade del Mare 2.0 è quella di varare misure di sostegno all'intermodalità che incentivino il complesso del percorso plurimodale e non la sola tratta marittima

Il trasferimento dei camion e dei trailer su carri ferroviari, oltre a diminuire la pressione dei mezzi sul tessuto urbano, favorirà l'attivazione di servizi aggiuntivi che possono così incrementare positivamente l'impatto economico e occupazionale del Porto.



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



28

Grazie per l'attenzione

appetecchia@isfort.it

Ancona, 10 Luglio 2014



17/07/2014



Autorità Portuale di Ancona



29