

FORUM DELLE CAMERE DI COMMERCIO  
DELL'ADRIATICO E DELLO IONIO

Neum 21 – 22 aprile 2004

*Prof. Paolo Pettenati – ISTAO (Ancona)*

1. TRAFFICI MARITTIMI E PORTI DELL'ADRIATICO E DELLO IONIO

L'Osservatorio sul porto di Ancona, nel corso del 2004, ha avviato una prima rilevazione dei dati di traffico relativi a tutti i principali porti che si affacciano sul bacino Adriatico e Ionio<sup>1</sup>.

Nell'area adriatica in senso stretto la movimentazione complessiva di merci per il 2003 si aggirava intorno ai 160 milioni di tonnellate, di cui quasi la metà riguardante il movimento di rinfuse liquide.

Per circa due terzi, le merci (totali e containerizzate) sono movimentate nei porti dell'Alto Adriatico (Trieste, Venezia, Koper, Rijeka). Il dato si rafforzerebbe ulteriormente se nelle rilevazioni aggiungessimo Chioggia e Monfalcone.

In quest'area ristretta la movimentazione di container valeva, nel 2003, 909.000 teus, con una crescita nell'ultimo anno del 6%. Se si allarga l'area di osservazione allo Ionio, a questo valore vanno aggiunti i dati di Taranto<sup>2</sup>, da pochi anni entrato nella scena competitiva dei porti di transhipment e oggi in rapida crescita. Nel 2002, ultimo dato ufficiale disponibile, Taranto aveva movimentato 472.000 teus.

In gran parte i movimenti degli altri porti sono invece di tipo *feeder* verso i porti *hub* di Taranto, Gioia Tauro e Malta.

Il bacino allargato Adriatico-Ionio si caratterizza inoltre per gli elevati volumi del traffico passeggeri, in cui più forte è la posizione competitiva dei porti centrali e meridionali:

- oltre 9 milioni sono i movimenti internazionali di passeggeri registrati in questi porti nel 2003. Leader assoluto è Ancona con quasi un milione e mezzo. Elevati sono anche i movimenti nazionali, soprattutto in Croazia (circa 5 milioni) e in Grecia, dati i fitti collegamenti tra i vari porti interni e le isole.

---

<sup>1</sup> I porti oggetto della rilevazione sono: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rieka, Split, Zadar, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo per l'Albania; Bar per Serbia-Montenegro; Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia. La rilevazione è ancora in corso. Tuttavia è già possibile delineare un quadro delle caratteristiche dei traffici nell'area, nonostante la disomogeneità di alcune informazioni raccolte e le mancate risposte da parte di alcune autorità portuali (Igoumenitsa e Durazzo). Alcuni dati non disponibili sono stati stimati sulla base delle informazioni esistenti.

<sup>2</sup> Taranto, per ora è stato tenuto separato dalla trattazione complessiva per mancanza di informazioni aggiornate al 2003. Essendo Taranto un porto con uno sviluppo molto recente, i tassi di crescita oscillano molto negli ultimi anni e si è preferito non effettuare stime sul 2003.

- Oltre il 50% dei movimenti internazionali di passeggeri riguarda la rotta Grecia – Italia. Ne è leader indiscusso Ancona con una quota di mercato del 40%.
- Ancona è anche leader nei traffici con la Croazia, mentre Bari e Brindisi lo sono nei collegamenti con Albania e Serbia-Montenegro.
- In termini di crescita, i porti croati registrano performance molto significative negli ultimi anni (+14% nel 2003, + 13% nel 2002) contro valori di crescita più contenuti nei porti italiani (+4% nel 2003, +2% nel 2002)
- In forte sviluppo anche il traffico crocieristico che vede Dubrovnik come nuova significativa tappa delle crociere nel Mediterraneo Orientale.

Il traffico di *short sea shipping* nei porti dell'Adriatico e Ionio è già da tempo una importante realtà in particolare per ciò che riguarda i collegamenti con la Grecia. I ferries non solo trasportano passeggeri, ma anche tir sui quali è caricata merce prevalentemente destinata al Centro Nord Europa.

Nel 2002, si stimava che il 50% dell'import/export della Grecia verso gli altri Paesi dell'Unione fosse passato attraverso l'Adriatico. Principali beneficiari di questi traffici sono i cittadini e le imprese del Centro Nord e del Sud Est Europa. In termini relativi i vantaggi economici su scala locale sono molto pochi, a fronte di costi di congestionamento e inquinamento che spesso questo tipo di traffico comporta.

Le caratteristiche dei traffici di questi porti e l'elevata vocazione traghettistica (in costante crescita negli ultimi anni) impongono peraltro servizi e dotazioni infrastrutturali mirati (banchine dedicate, aree di sosta e parcheggio, accessi dedicati ecc...), e il potenziamento dei collegamenti dei porti alle grandi arterie stradali.

Di seguito illustreremo come i nuovi orientamenti europei in materia di trasporti possono offrire l'occasione di affrontare in maniera adeguata queste necessità.

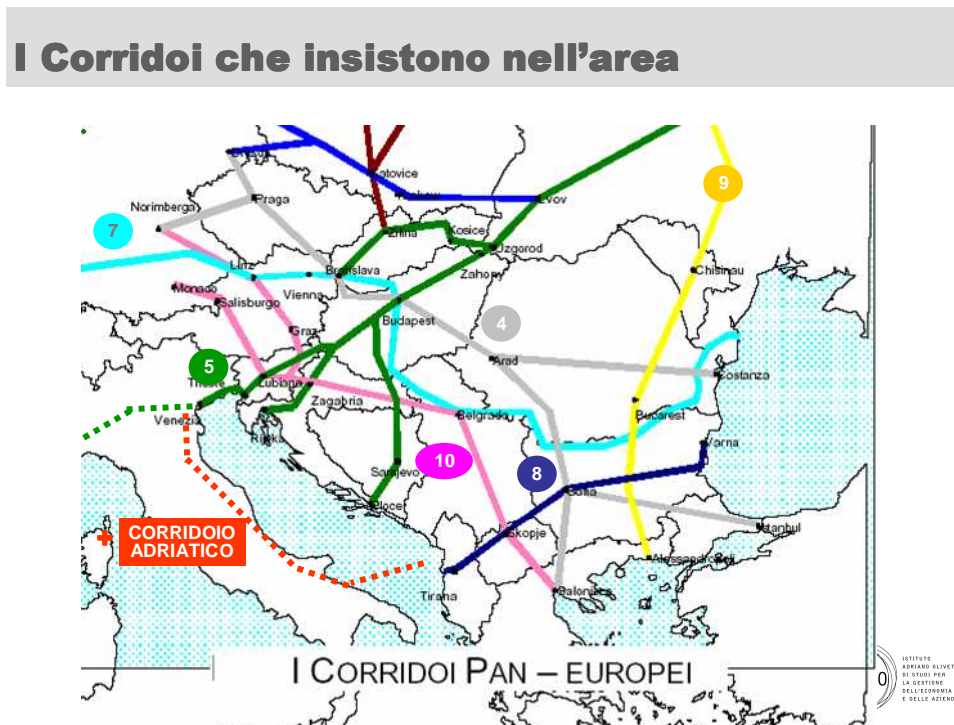
## 2. LA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI E L'AREA ADRIATICO-IONIO

In tema di politica dei trasporti, l'azione dell'Unione Europea si è mossa fin dagli anni Ottanta in una duplice direzione: da un lato, il sostegno alla politica infrastrutturale mirante a completare o migliorare i collegamenti tra le reti dei Paesi Membri; dall'altro, l'obiettivo di una progressiva integrazione dei Paesi dell'Europa Centro Orientale.

In questo quadro, nel 1994 ad Essen il Consiglio Europeo definiva 14 progetti prioritari, per un investimento pari a 300 miliardi di Ecu da realizzare entro il 2010. Negli anni successivi alcuni di questi progetti sono stati abbandonati, altri aggiunti. Al 2003 solo il 25% delle opere previste ad Essen erano state realizzate.

Accanto alle priorità di Essen, durante gli anni Novanta si definisce il programma dei grandi Corridoi. L'idea dei "corridoi di trasporto transeuropeo" nasce con la caduta del muro di Berlino, e ha come obiettivo ultimo la creazione di una grande area di influenza geo-economica e geo-politica. Durante le conferenze di Praga (1991) Creta (1994) e Helsinki (1997) vengono così identificati 10 corridoi principali della Rete

Transeuropea dei trasporti. Essi in pratica estendono i corridoi continentali e includono importanti aree periferiche europee.



Nell'area Adriatico Ionio hanno un'influenza diretta tre corridoi:

- Il corridoio 5: si sviluppa lungo la direttrice principale Est-Ovest e collega Barcellona (Spagna) a Kiev (Ucraina). Nella parte che interessa l'alto Adriatico gli assi sono tre:
  - asse principale, Venezia - Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest;
  - asse b, Rijeka-Zagabria- Budapest;
  - asse c, Ploce-Sarjevo-Osijek-Budapest. L'individuazione di quest'ultimo asse fa seguito agli accordi di Dayton e alla volontà di consentire una maggiore integrazione della Bosnia Erzegovina.
- Il corridoio 8: si sviluppa da Durazzo in Albania fino a Sofia e Varna nel Mar Nero e si collega via mare ai porti di Bari e Brindisi.
- Il corridoio 10: ultimo nato tra i corridoi paneuropei (aggiunto ad Helsinki nel 1997), lega la sua storia alle vicende dell'ex Jugoslavia. Prevede il collegamento dall'Austria alla Grecia, passando per i territori dell'ex Jugoslavia. Per ora tuttavia le risorse impegnate non sono molte, soprattutto in ragione dell'instabilità di molti dei Paesi che attraverserebbe.

A questi corridoi principali si affiancava il progetto di Corridoio Adriatico, il cui studio di fattibilità venne finanziato in sede comunitaria nel 1995. Si tratta di un asse

multimodale che attraversa le regioni orientali italiane e le collega direttamente ai principali Corridoi a Nord e al Corridoio 8 a Sud.

*I recenti sviluppi degli orientamenti Comunitari.* E' attualmente in corso un vasto processo di ridefinizione degli orientamenti comunitari che ha tra gli obiettivi quello di una maggiore integrazione economica e politica tra Unione Europea e Paesi dell'Est.

L'estensione della rete europea ai futuri Stati membri contribuirebbe di fatto al successo dell'ampliamento e costituirebbe una nuova opportunità per ridurre la congestione su grandi assi e incoraggiare l'intermodalità nell'Europa ampliata, condizione necessaria per lo sviluppo sostenibile dei trasporti.

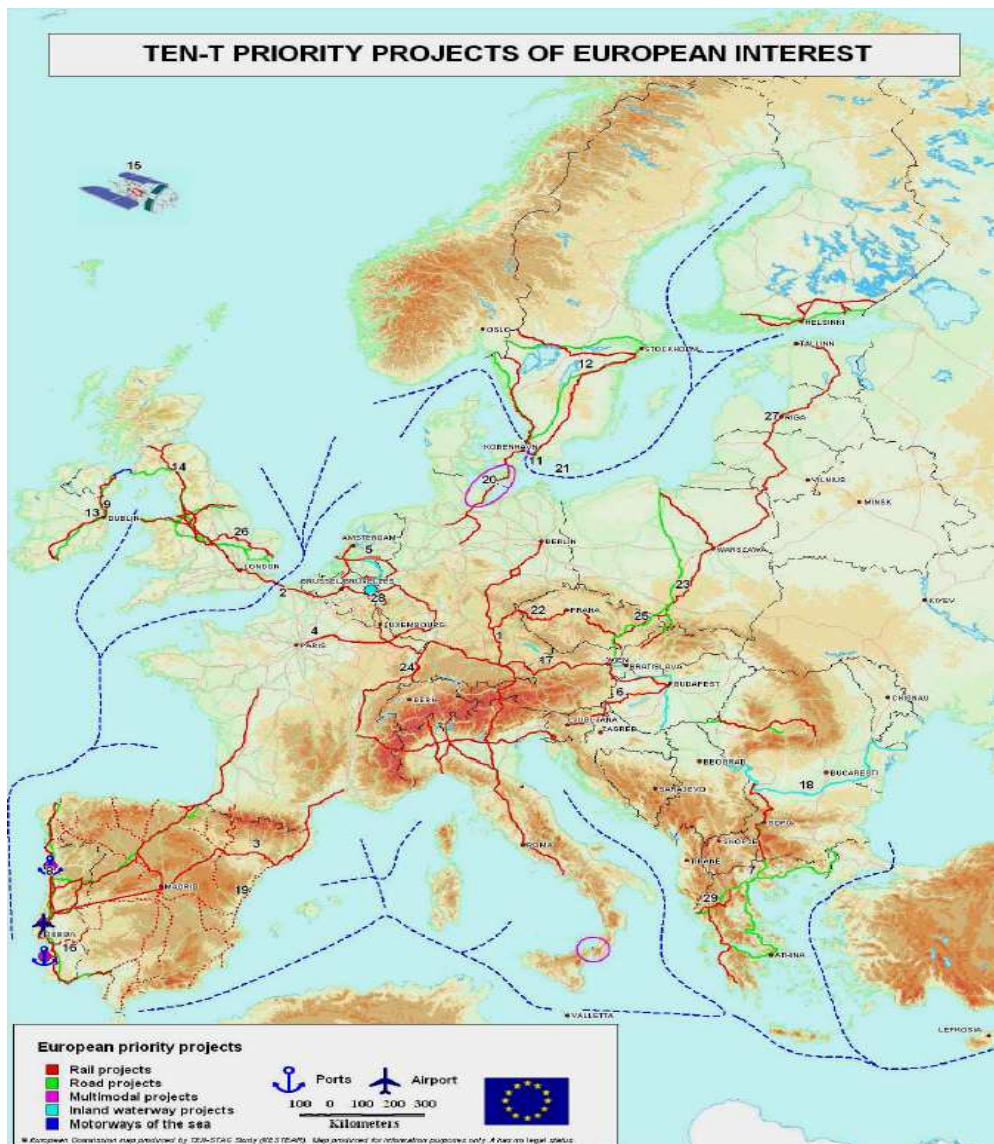
La Commissione nel 2001 aveva già elaborato un riassetto delle priorità di intervento che aggiungeva ai progetti di Essen altre 6 iniziative. Nel frattempo un gruppo di alto livello presieduto da Karl Van Miert, ex vicepresidente della Commissione, riceveva mandato di rivedere la lista delle priorità alla luce dell'allargamento ormai ravvicinato.

Le indicazioni del gruppo, che ha esaminato oltre 100 progetti, sono state presentate in Commissione nel giugno 2003. Gran parte delle indicazioni sulla nuova lista dei progetti prioritari sono state recepite dalla Commissione (ottobre 2003). Tra le decisioni prese vi è soprattutto la proposta di una nuova lista di **29 progetti prioritari** da portare a termine entro il 2020.

Tra le novità dal Rapporto Van Miert, fatte proprie dalla Commissione, anche la possibilità di elevare il finanziamento europeo dal 10% fino al 30%, per evitare gli intoppi verificatisi con i progetti di Essen 1994.

Tra i 29 progetti prioritari interessano l'area Adriatico Ionio in senso stretto:

- il progetto 6: Asse ferroviario Lione-Trieste /Koper-Ljubljana-Budapest-confine con l'Ucraina nei tratti
  - Venezia-Trieste/Koper-Divaca (orizzonte temporale 2015)
  - Ljubljana-Budapest (2019)
- il progetto 7 – Autostrada Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest che estende i progetti autostradali della Via Egnatia e Pathe (il cui completamento è previsto per il 2008) con ampliamenti di tratti autostradali verso la Bulgaria e la Romania (orizzonte temporale 2010)
- il progetto 21 - Autostrada del Mare dell'Europa Sud Est che collega il mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo Orientale sino ad includere Cipro (orizzonte temporale 2010)
- il progetto 29 – Asse ferroviario Adriatico-Ionio in territorio greco (Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa – Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata) (orizzonte temporale 2012 - 2014).



Alcuni emendamenti sono stati apportati nel febbraio 2004, altri presumibilmente interverranno prima della definitiva pronuncia del Consiglio e del Parlamento. Alcuni di questi interessano il bacino Adriatico-Ionio:

- la ricomparsa del corridoio VIII con il collegamento di Bari a Durazzo e quindi al mar Nero;
- il raccordo Ronchi Sud-Trieste Divaga necessario per sciogliere i nodi sulla tratta transfrontaliera tra Italia e Slovenia.

Scompare invece dalla lista prioritaria il Corridoio Adriatico. Le regioni della dorsale occidentale del bacino Adriatico Ionio restano totalmente scoperte.

E' peraltro passato l'emendamento che consente di estendere i finanziamenti europei ad alcune tratte ferroviarie di adduzione, affluenti ai corridoi stessi (pur non essendo inserite nei corridoi); una parte del progetto potrebbe pertanto essere recuperata.

*Il progetto relativo alle autostrade del mare.* E' un progetto di particolare interesse per i porti Adriatici e Ionici. Le autostrade individuate dalla commissione sono quattro:

- autostrada del mar Baltico (collega gli stati membri del Mar Baltico con gli stati membri centrali ed occidentali);
- autostrada del Mare dell'Europa Occidentale (parte della penisola iberica sino al Mare del Nord e al mare d'Irlanda attraverso l'arco atlantico);
- autostrada del Mare dell'Europa Sud Est (collega il mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale sino ad includere Cipro);
- autostrada del Mare dell'Europa Sud Ovest (Mediterraneo occidentale) collega Spagna, Francia, Italia e Malta, nonché l'Autostrada del Mare dell'Europa Sud Est.

La relazione del gruppo Van Miert suggeriva alcune misure atte ad incentivare lo sviluppo di queste linee:

- concentrazione di gran parte del trasporto merci su alcuni itinerari marittimi in partenza da un numero limitato di porti per accrescere la redditività delle linee;
- semplificazione dei controlli doganali;
- messa a punto di un sistema elettronico di dichiarazione per le autorità portuali;
- installazioni portuali riservate di preferenza a queste attività (terminali ro-ro, apparecchiature logistiche, aree di stazionamento, installazioni per camionisti) e un accesso diretto ai porti;
- navigabilità garantita tutto l'anno.

Gli incentivi in pratica dovrebbero sovvenzionare le misure di accompagnamento sopra descritte, comprese la concessione di aiuti per l'avvio di nuovi servizi. I progetti devono essere presentati da due Stati membri; essi di concerto devono prevedere procedure di appalto per la concessione di sovvenzioni statali a pacchetti che comprendano infrastrutture di accesso, infrastrutture portuali, sistemi elettronici di gestione o aiuti ai servizi che migliorino la redditività delle linee.

### 3. CONCLUSIONI

Per i territori (e i porti) dell'Alto Adriatico, del Basso Adriatico e dello Ionio sicuramente la recente evoluzione degli orientamenti comunitari costituisce una occasione unica di potenziamento infrastrutturale e quindi di sviluppo.

Tuttavia la parte centrale del bacino sia sul versante occidentale (Italia) sia su quello Orientale (Croazia e Bosnia Erzegovina) rimane sostanzialmente scoperta in termini di grandi interventi infrastrutturali. Il Corridoio Adriatico scompare dalla lista dei progetti prioritari. La dorsale tirrenica fino allo Stretto di Messina è stata di fatto privilegiata nelle scelte relative alle infrastrutture di trasporto.

Se le pronunce finali del Consiglio e del Parlamento non modificheranno in maniera sostanziale questo scenario, rimarrebbe come unica occasione di sviluppo per l'Adriatico centrale il progetto delle Autostrade del Mare. Sulla capacità di offrire servizi di traffico a medio e corto raggio i porti Adriatici (e tra questi in particolare Ancona) hanno mostrato una capacità indiscussa. Occorre tuttavia far fronte a problemi vari: il congestionamento del traffico locale; l'insufficienza dei collegamenti tra i porti e le arterie stradali e ferroviarie; la carenza di aree di sosta per i tir; la farraginosità delle procedure, ecc....

Sarebbe dunque necessario promuovere un'azione comune nelle opportune sedi affinché almeno le Autostrade del Mare consentano di riequilibrare a favore dell'area centrale del bacino Adriatico-Ionio le risorse che saranno impegnate per le reti transeuropee di trasporto.