



## *Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio*

### **OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI**

#### **RELAZIONE 2009**

*di Ida Simonella*

1. <i>Obiettivi e metodologia</i> .....	1
2. <i>I traffici marittimi al 2008</i> .....	2
3. <i>Porti e crisi economica</i> .....	8
4. <i>TEN – T - Trans-European Transport Network. Implementazione dei progetti prioritati al 2008</i> .....	11

#### **1. OBIETTIVI E METODOLOGIA.**

Il Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico-Ionio, ormai dal 2002, promuove e sponsorizza l'Osservatorio sui traffici marittimi del bacino, curato dall'Istao, Istituto Adriano Olivetti di Studi per l'Economia e per le Aziende di Ancona.

Ogni anno, in occasione dell'incontro annuale del Forum, vengono così presentati i dati relativi all'andamento dei traffici marittimi nei principali porti dell'area e alle politiche europee delle infrastrutture e dei trasporti che insistono nel bacino.

I porti monitorati sono quest'anno 18. Ai consueti scali<sup>1</sup> si aggiunge il porto di Astakos, nella Grecia ionica, operativo di fatto dal 2008, ma che si candida a diventare uno scalo molto importante principalmente nella movimentazione di container.

Quest'anno, alle analisi sopra citate, è stata affiancata un'indagine sulla percezione della crisi economica da parte delle Autorità Portuali, con particolare riferimento alle

---

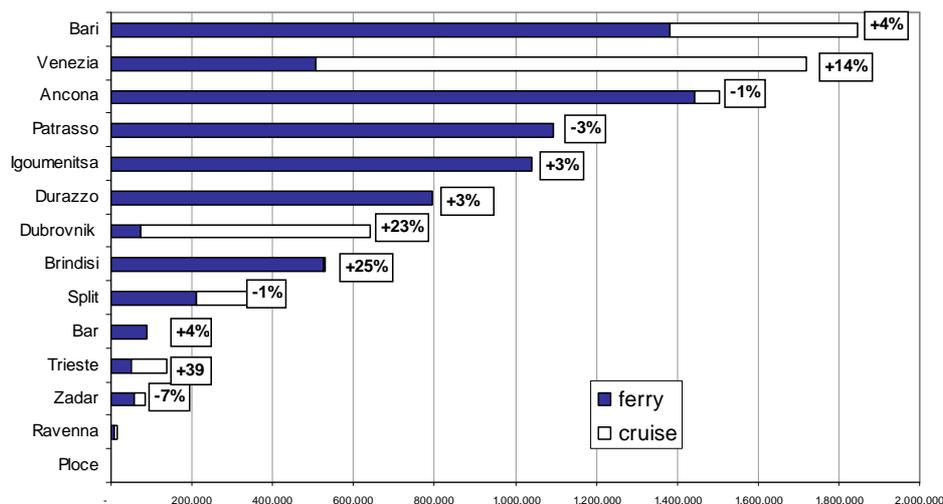
<sup>1</sup> Li ricordiamo sono: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rieka, Split, Zadar, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo per l'Albania; Bar per Serbia-Montenegro; Igoumenitsa, Patrasso, Preveza per la Grecia.

previsioni che vengono fatte dagli operatori su traffici e scenari competitivi dell'anno 2009.

## 2. I TRAFFICI MARITTIMI AL 2008

**Il traffico passeggeri.** Alla fine del 2008, Bari si conferma primo porto del bacino A-I con 1.846.408 passeggeri su rotte internazionali e una crescita pari al 4%. Bari ha perso sul fronte traghetti circa il 3% del traffico, fenomeno in larga parte dovuto alla riduzione dei movimenti con la Grecia (-60.000 unità) e il Montenegro (-10.000 unità circa), parzialmente compensata da un maggior flusso di passeggeri con l'Albania (+20.000 unità circa). Tuttavia, lo scalo pugliese fa registrare un +32% sul fronte crocieristico e questo consente di incrementare il traffico complessivo.

PORTI AI - MOVIMENTI INTERNAZIONALI DI PASSEGGERI -2008



Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

Il traino del segmento crociere è peraltro un fenomeno che riguarda anche altri porti. Infatti, quelli che presentano una buona specializzazione nel segmento crocieristico fanno registrare incrementi significativi, gli altri nettamente più contenuti. Ecco perché Ancona, primo porto italiano nei collegamenti internazionali via ferry, presenta una leggera flessione dei traffici, e i porti di Igoumenista e Patrasso compensano l'uno le perdite dell'altro. Solo Brindisi, sul fronte adriatico italiano e Durazzo su quello dell'adriatico orientale fanno registrare un incremento dei traffici imputabile al segmento ro-ro pax.

In generale il mercato legato al traffico traghetti tra le due sponde del bacino, è piuttosto stazionario. Si cresce erodendo quote di mercato ad altri, piuttosto che per effetto di un incremento della torta complessiva.

Viceversa il settore crocieristico nel 2008 mantiene ritmi di sviluppo impressionanti. Nei porti monitorati la crescita media è stata intorno al 26% (contro un +20% fatto registrare nel 2007), senza considerare i movimenti molto consistenti in porti minori, che non sono oggetto delle nostre rilevazioni. Se pensiamo che la crescita media in Italia nel segmento è stata pari all'11,6%, risulta ancora più significativa la performance degli scali dell'Adriatico e Ionio.

La tabella di seguito mostra le cifre del segmento crocieristico negli ultimi 5 anni.

MOVIMENTO CROCIERISTI (SBARCO+IMBARCO+TRANSITO) - TREND 2001- 2008

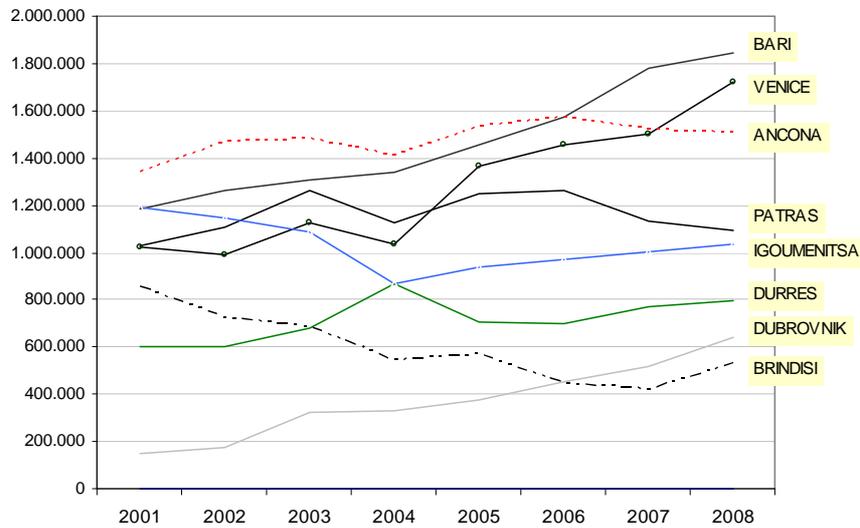
	2004	2005	2006	2007	2008
Venezia	677.990	815.153	885.664	1.003.529	1.215.088
<b>Var</b>	<b>-2%</b>	<b>20%</b>	<b>9%</b>	<b>13%</b>	<b>21%</b>
Dubrovnik	260.801	297.466	367.321	435.486	569.117
<b>Var</b>	<b>0%</b>	<b>14%</b>	<b>23%</b>	<b>19%</b>	<b>31%</b>
Bari	262.888	277.979	303.388	351.897	465.739
<b>Var</b>	<b>23%</b>	<b>6%</b>	<b>9%</b>	<b>16%</b>	<b>32%</b>
Split	34.134	47.315	46.999	99.281	124.871
<b>Var</b>	<b>-26%</b>	<b>39%</b>	<b>-1%</b>	<b>111%</b>	<b>26%</b>
Trieste			40.286	54.755	87.740
<b>Var</b>				<b>36%</b>	<b>60%</b>
Ancona	4.949	39.638	18.916	48.652	61.423
	<b>1523%</b>	<b>701%</b>	<b>-52%</b>	<b>157%</b>	<b>26%</b>

Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

Nei primi tre porti del bacino i movimenti complessivi sono praticamente raddoppiati e, porti come Spalato, Trieste, Ancona, fino a qualche anno fa fuori dai circuiti delle maggiori compagnie di crociera oggi sono diventati tappe importanti dalla vacanza, con benefici evidenti non solo per il porto in sé ma anche per il territorio e per il patrimonio turistico a cui esso consente di accedere.

Ecco dunque spiegato perché negli ultimi anni la diversa dinamica del mercato ferry, rispetto a quello crociera, ha determinato una nuova classifica dei porti del bacino: Bari, forte in entrambi i segmenti è il primo porto dell'area, seguito da Venezia che nel 2008 ha superato anche Ancona, fortemente specializzata nel segmento traghetti.

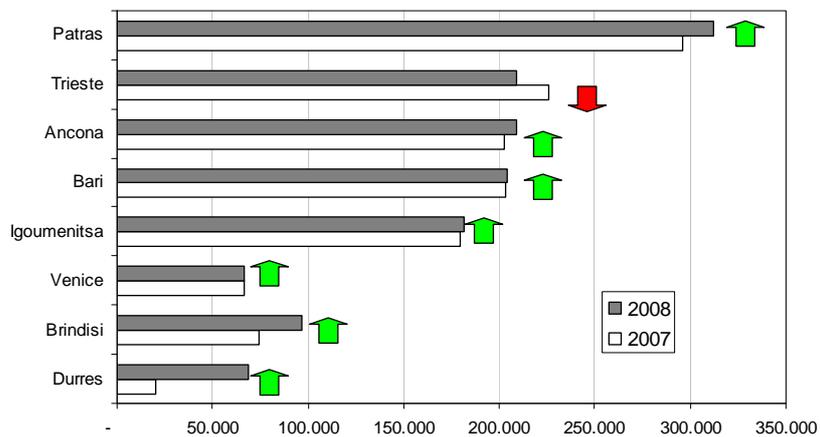
### MOVIMENTI INTERNAZIONALI DI PASSEGGERI – TREND 2001 - 2008



Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

**Il movimento tir-trailer.** Il primo porto del bacino A-I per movimento complessivo di truck e trailer è Patrasso che nel 2008 presenta un incremento del 6%. Tutti gli altri principali scali segnalano una buona crescita, fatta eccezione per Trieste, con un -7% nel 2008 dovuto alla riduzione di movimenti con la Turchia.

### TIR E TRAILERS NEI PORTI DELL'ADRIATICO-IONIO



Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

Il numero di truck e trailers che si è mosso nel 2009 nel bacino Adriatico-Ionio su rotte internazionali si aggira intorno alle 786.000 unità, con una crescita rispetto all'anno

precedente pari al 2% . Il dato stimato corrisponde a mezzi sbarcati e imbarcati su navi ro-ro e/o ro-ro pax nei porti adriatici italiani per collegamenti con Grecia, Croazia, Montenegro, Albania e Turchia.

A questi occorrerebbe aggiungere i movimenti interni che riguardano principalmente i porti croati, oltre al porto italiano di Ravenna.

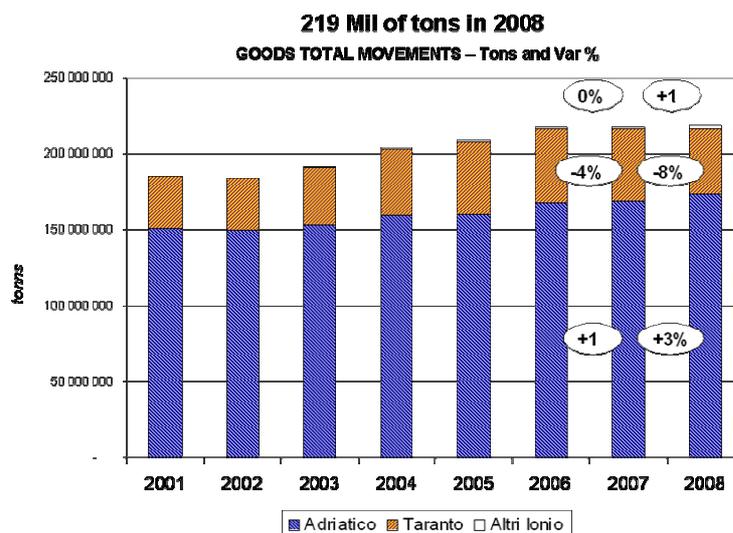
Le quote di mercato dei porti italiani sul traffico tir nel 2007 e 2008 sono indicate in tabella.

**TIR E TRAILERS – QUOTE DI MERCATO SU TRAFFICO A-I DEI PORTI ITALIANI**

	2007	2008
Trieste	29%	27%
Ancona	26%	27%
Bari	26%	26%
Brindisi	10%	12%
Venezia	9%	9%
	100%	100%

*Fonte: elaborazioni OTM su dati AP*

**Traffico merci.** Nel 2008, i porti del bacino A-I hanno movimentato circa 219 milioni di tonnellate di merce, con una crescita pari all'1% rispetto al periodo precedente. Sono i porti dell'Adriatico in senso stretto a trainare lo sviluppo con un +3% nel 2008, mentre continua la caduta di Taranto che al -4% fatto registrare nel 2007, aggiunge un -8% nel 2008.

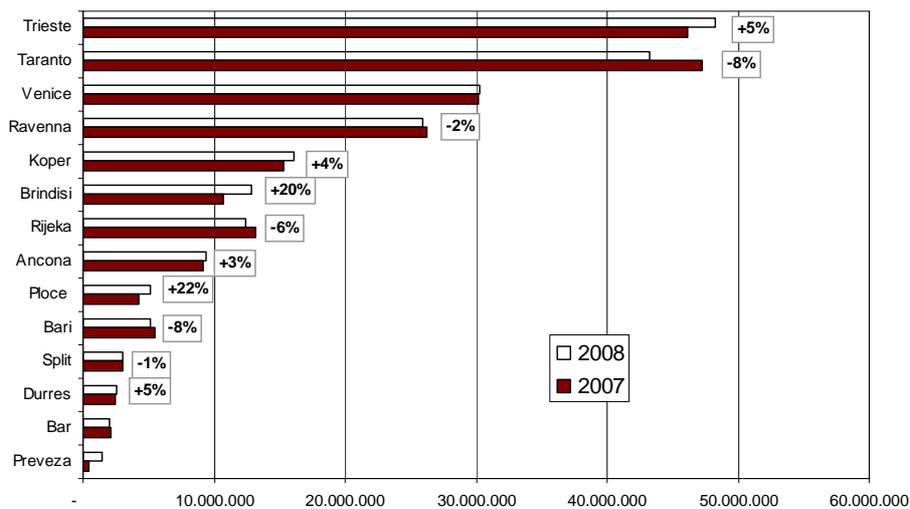


*Fonte: elaborazioni OTM su dati AP*

Ne deriva che Trieste è tornato ad essere il primo porto per movimentazione complessiva delle merci (+5%).

Taranto peraltro resta il primo porto italiano (e tra i primi 10 in Europa) per movimento di rinfuse solide, segmento nel quale mantiene di fatto i valori del precedente anno.

PORTI AI - MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI (TONN)

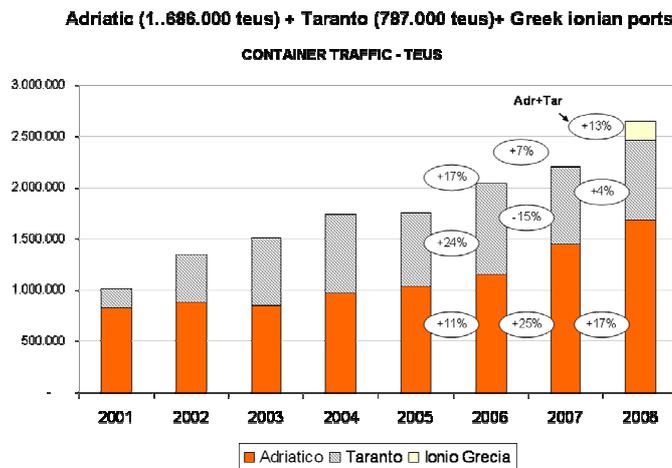


Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

Il calo è invece imputabile alla riduzione dei movimenti di rinfuse liquide (circa 2 milioni in meno) e delle merci varie. Parallelamente Trieste guadagna fortemente proprio sui traffici di rinfuse liquide, tiene sulle merci varie e si riduce sulle solide. Tra i porti maggiori va segnalato il calo di Ravenna (che ha perso circa 1 milione di tonnellate di rinfuse solide), di Rijeka (dovuta al calo dei petroli), l'ottima crescita di Brindisi e quella di Koper (grazie soprattutto alla crescita di rinfuse liquide).

Se il movimento complessivo delle merci ha un andamento altalenante nei differenti porti, diverso il quadro del traffico container. Nel 2008, il bacino Adriatico-Ionio ha fatto registrare un incremento del 13% dei traffici, raggiungendo quasi 2,5 milioni di teus movimentati. A questi valori vanno aggiunti i dati del porto di Astakos nella Grecia Ionica, operativo di fatto dal 2008, già in grado di movimentare 180.000 teus.

Se Taranto mostra una ripresa (+4%) rispetto all'andamento dell'anno precedente, ottime sono le performances dei porti adriatici con un +17%.



*Fonte: elaborazioni OTM su dati AP*

I maggiori ritmi di sviluppo vanno imputati a Trieste, Venezia, Koper, Rijeka, il che accentua l'effetto di polarizzazione dei traffici e Nord dell'Adriatico.

Più contenuto lo sviluppo di Ravenna e Ancona, al centro dell'Adriatico. Da segnalare infine il porto di Bar in Montenegro che nel 2008 segna un +61% anche se i volumi complessivi movimentati sono ancora bassi.

**CONTAINER TRAFFIC - In .teus**

	2007	2008	Var %
Taranto	755.934	786.655	+4%
Venezia	329.512	379.072	+15%
Koper	305.648	353.880	+16%
Trieste	265.863	335.943	+26%
Ravenna	206.580	214.324	+4%
Astakos	6.000	180.000	nd
Rijeka	145.040	168.761	+16%
Ancona	87.193	92.068	+6%
Bar	27.095	43.708	+61%
Ploce	29.385	35.163	+20%

*Fonti: elaborazioni OTM su dati AP*

### 3. PORTI E CRISI ECONOMICA

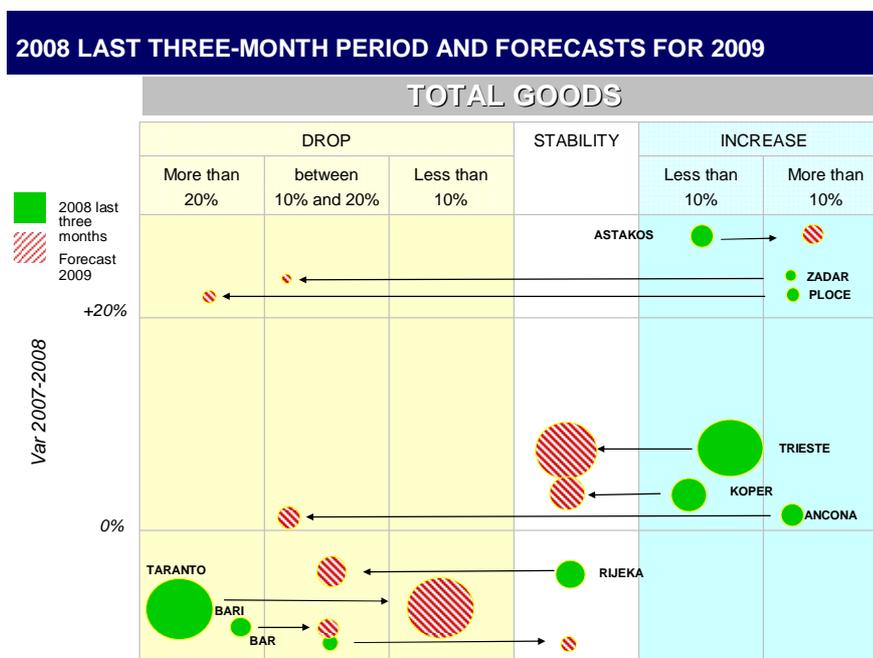
Nel corso dei mesi di marzo e aprile 2009, l'Osservatorio ha curato un'indagine sulle stesse Autorità Portuali del bacino A-I allo scopo di verificare la percezione e i primi impatti della crisi economica che sta colpendo l'economia mondiale a partire dall'ultimo trimestre del 2008.

In particolare è stato somministrato un questionario con tre finalità specifiche:

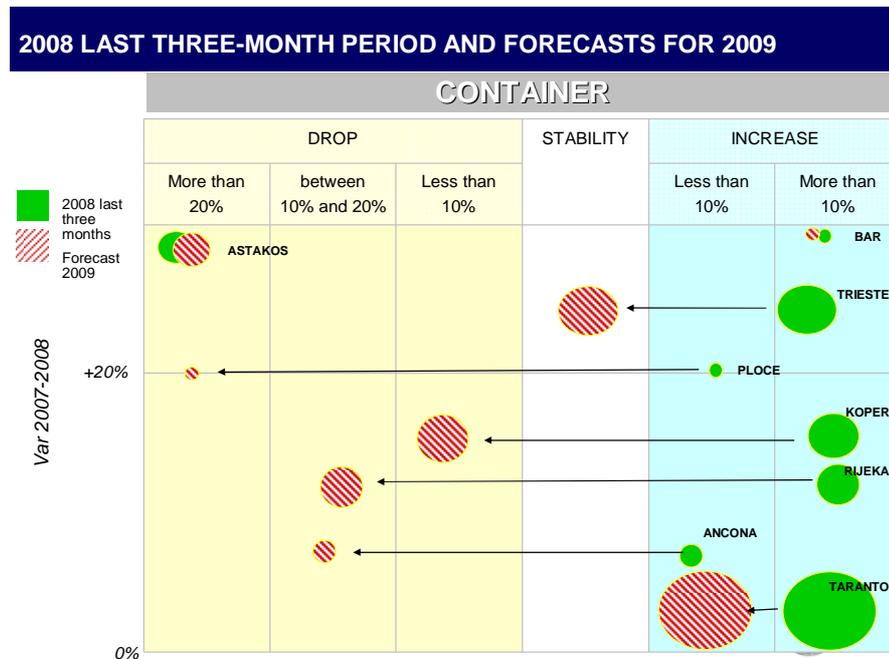
- verificare i trend del traffico marittimo nell'ultimo trimestre del 2008, rispetto all'ultimo trimestre dell'anno precedente;
- raccogliere le prime previsioni degli operatori sugli andamenti del traffico marittimo nel 2009;
- verificare se è in corso un cambiamento dello scenario competitivo dettato dall'evoluzione dell'industria dello shipping mondiale.

Buona parte delle Autorità Portuali ha risposto al nostro questionario e le indicazioni che emergono sono sintetizzabili in alcuni punti:

- sul fronte del traffico merci, in particolare rinfuse solide e liquide, già l'ultimo trimestre del 2008 aveva fatto registrare una battuta d'arresto per alcuni importanti porti, in particolare Taranto con una riduzione dei traffici superiore al 20%. Tutti i porti (fatta eccezione per Astakos) che hanno mantenuto buoni livelli di crescita a fine 2008 prevedono però un peggioramento dei risultati nel 2009, alcuni anche molto consistenti come Rijeka, Zara, Ploce e Ancona. Taranto, tra i porti maggiori prevede invece di contenere le perdite.



- nel segmento container quasi tutti i porti a fine 2008 mantenevano buoni trend di crescita, addirittura superiori al 10%. Anche in questo caso è previsto un peggioramento consistente delle performances. Solo Taranto ritiene che comunque vi sarà un incremento del traffico sebbene più contenuto.

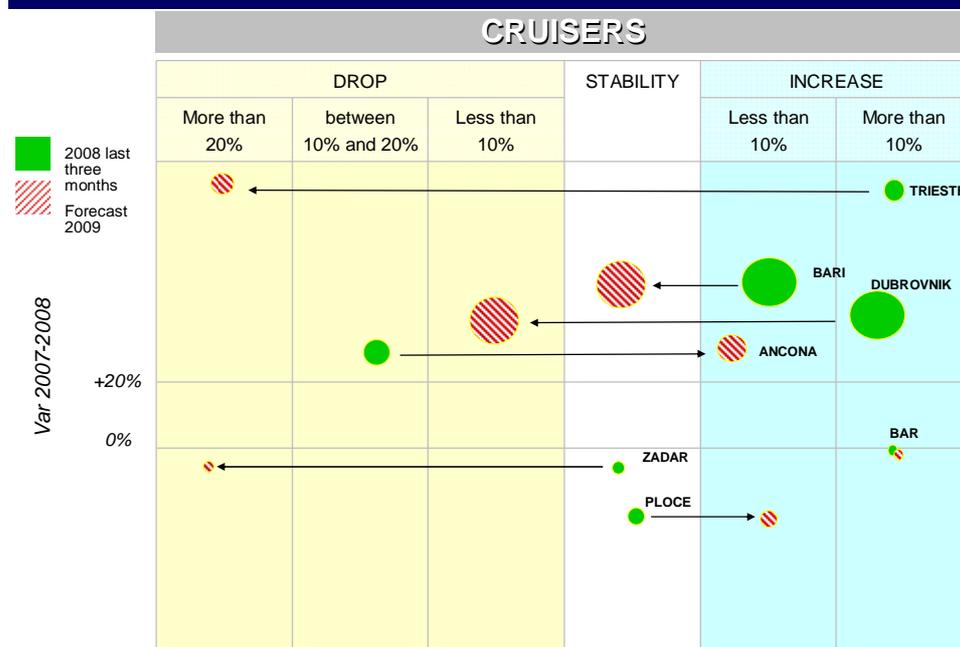


- sul fronte dei passeggeri prevale la percezione di una stazionarietà o lieve flessione dei traffici sui porti maggiori (Ancona, Igoumentitsa, Bari) o su un porto come Zara, molto forte sui movimenti interni. Per il mercato crocieristico si prevedono perdite più contenute, anzi alcuni porti prevedono di crescere comunque nel 2009. Bari e Dubrovnik, i più importanti in questo segmento, dopo Venezia, stimano una riduzione dei traffici tuttavia contenuta.

## 2008 LAST THREE-MONTH PERIOD AND FORECASTS FOR 2009



## 2008 LAST THREE-MONTH PERIOD AND FORECASTS FOR 2009



Circa il cambiamento dello scenario competitivo nel sistema mondiale dello shipping gli operatori sostengono che sono in corso alcune tendenze:

- una generalizzata riduzione dei noli che, arriva fino al 50% (anche se in alcune tratte si è arrivati nei mesi di febbraio ad una riduzione del 90%);
- che la crisi mondiale porterà ad una generale riduzione dei traffici, che avrà un impatto forte nel Mediterraneo nel suo complesso, colpendo significativamente anche l'Adriatico;
- che le compagnie tenderanno a ridurre non tanto le linee complessive quanto la capillarità delle toccate nei porti.
- Che, infine, le prime risposte aziendali a questa crisi sono state una generale riduzione dei costi e una revisione del piano di investimenti da parte degli operatori portuali.

#### **4. TEN – T - TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK. IMPLEMENTAZIONE DEI PROGETTI PRIORITATI AL 2008**

La rete transeuropea dei trasporti e delle infrastrutture (TEN-T) rappresenta uno dei maggiori strumenti di intervento dell'Unione Europea nei programmi infrastrutturali dei Paesi membri.

Come noto, a partire dal 2004, sono stati ridefiniti i progetti prioritari su cui si concentra l'azione dell'Unione Europa. Si tratta di 30 progetti, quattro dei quali interessano direttamente le aree che si affacciano nel bacino Adriatico Ionio, ovvero:

- PP 6, cioè l'asse ferroviario "Lione-Trieste-Divača/Koper – Ljubljana – Budapest – confine Ucraino";
- PP 7, cioè l'asse autostradale Igoumenitsa/Patra –Athina –Sofia –Budapest;
- PP 29, cioè l'asse ferroviario del corridoio intermondale Adriatico/Ionio.
- PP 21, ovvero le cosiddette "Autostrade del Mare" dove l'Adriatico e lo Ionio sono ricompresi nelle iniziative relative al Mediterraneo Orientale.

Nel maggio del 2008 è stato presentato un documento, curato da DG Energia e Trasporti, che consente di verificare lo stato di avanzamento dei progetti sotto il profilo delle risorse finanziarie reperite e delle opere completate, di quelle in corso di realizzazione e di quelle da avviare.

Di seguito riportiamo in sintesi le considerazioni svolte intorno ai progetti che afferiscono all'area A-I.

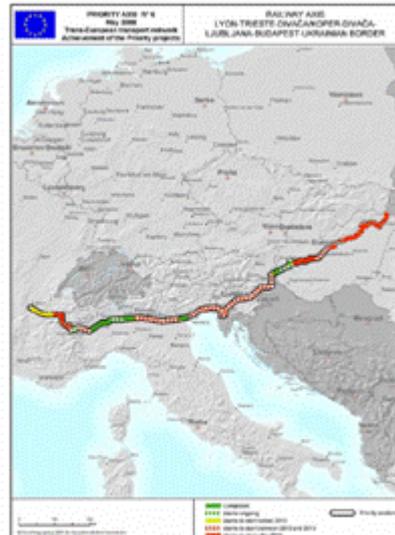
*PROGETTO 6 – Asse Ferroviario 'Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-confine Ucraino'.* Si tratta di un asse ferroviario destinato ad assorbire la domanda crescente di trasporto di merci e persone. E' un'opera complessa che, attraverso le Alpi, collegherà Lione a Torino e l'Italia alla Slovenia. E' altresì il progetto più oneroso dal punto di vista economico tra i 30 del programma Van Miert.

Una delle priorità del progetto è rappresentata dalla sezione Torino-Lione, in particolare dalla realizzazione della galleria di base e della strada di accesso. Poco si è fatto fino ad oggi soprattutto sul fronte italiano, dove alle questioni relative all'implementazione del progetto si sono affiancati problemi di ordine sociale, legati al possibile impatto ambientale dell'opera.

## TEN-T – PROJECT N. 6: Implementation

*Estimated completion data 2025*

PP. N 7	Total
<b>Lenght of the PP in Km</b>	<b>1.688</b>
<i>Works ongoing</i>	9,4%
<i>Works completed</i>	11,3%
<i>Works to be started</i>	79%
PP. N 7	In Mil €
<b>TOTAL COSTs IN Mil €</b>	<b>60.742</b>
Total inv. Before 2007	7.827
Investment 2007-2013	10.428
<b><i>Remaining investment</i></b>	<b>42.487</b>
	<b>(70%)</b>



Completed: 190 km



L'avvio dei lavori per il tunnel è previsto nel 2011 per essere completato nel 2023. Parte delle risorse sono già state impegnate dalla Francia, mentre manca un esplicito impegno finanziario dell'Italia. La Commissione Europea ha riservato circa 672 milioni di euro per il periodo 2007-2013 per l'avvio dell'opera.

Anche la sezione transfrontaliera tra Trieste e Divača costituisce un elemento chiave del progetto. Progressi incoraggianti sono stati fatti nel 2007, culminati a dicembre nella

prima conferenza intergovernativa tra Italia e Slovenia, anche se il tracciato della linea tra Trieste, Divaca e l'Ungheria non è stato definitivamente delineato.

*PP7 - asse autostradale Igoumenitsa/Patra –Athina –Sofia –Budapest.* Questo progetto costituisce, secondo l'Unione Europea, un importante tassello per il miglioramento della efficienza della rete infrastrutturale di tutto il Sud-Est Europa.

Inizialmente il piano prevedeva la costruzione di due nuovi assi autostradali lungo la Grecia. Il primo, dislocato da Ovest a Est lungo il percorso della *Via Egnatia*, collega il porto di Igoumenitsa (il casello autostradale è praticamente all'interno dell'area portuale) a Kipi, al confine con la Turchia. La lunghezza del percorso è pari a 680 km.

Il secondo asse autostradale consiste di fatto nella modernizzazione della *Pathe road*, (Patras-Athens-Thessaloniki and Evzoni), che corre da Sud a Nord della Grecia e collega Patrasso a Promahon al confine con la Bulgaria.

## TEN-T – PROJECT N. 7: Implementation

Estimated completion data 2020

PP. N 7	Total
<b>Lenght of the PP in Km</b>	<b>3.333</b>
<i>Works ongoing</i>	18,3%
<i>Works completed</i>	47,8%
<i>Works to be started</i>	33,9%
PP. N 7	In Mil €
<b>TOTAL COSTs IN Mil €</b>	<b>14.928</b>
Total inv. Before 2007	10.051
Investment 2007-2013	4.728
<b>Remaining investment</b>	<b>150</b> <b>(0%)</b>



Nel 2004, anno della ridefinizione dei progetti prioritari da parte del gruppo Van Miert, in aggiunta a questi due assi, sono state previste alcune ulteriori connessioni tra Grecia e Paesi confinanti e tra questi e l'Europa Centrale, in particolare Bulgaria, Romania e Ungheria.

Sulla *Via Egnatia* circa l'80% dei lavori è già completati o e anche la *Pathe road* è completata al 70%. Il termine dei lavori è comunque previsto per gli anni più prossimi.

Per quanto riguarda le altre arterie gli Stati coinvolti hanno già impegnato una buona parte delle risorse e molti lavori saranno realizzati nel periodo 2007-2013. Di fatto questo progetto presenta il miglior stato di avanzamento tra quelli del bacino.

*PP29, Cioè l'asse ferroviario del corridoio intermondale Adriatico/Ionio.*

## TEN-T – PROJECT N. 29: Implementation

Estimated completion data 2019

PP. N 7	Total
<b>Lenght of the PP in Km</b>	<b>606</b>
Works ongoing	0%
Works completed	0%
Works to be started	100%

PP. N 7	In Mil €
<b>TOTAL COSTs IN Mil €</b>	<b>4.308</b>
Total inv. Before 2007	81
Investment 2007-2013	1.074
<b>Remaining investment</b>	<b>3.153</b>
	<b>(73%)</b>



Completed: 0 km



Per la posizione geografica della Grecia, questa linea ferroviaria dovrebbe rappresentare un importante punto di snodo tra Europa, Africa e Asia. Non solo visti i collegamenti diretti con i principali porti dello Ionio, la linea dovrebbe rappresentare uno stimolo allo sviluppo dell'intermodalità nel bacino. A Nord le connessioni con le reti ferroviarie dell'ex Jugoslavia, Fyrom, Bulgaria e Turchia dovrebbero rendere il sistema ferroviario del Sud Est Europa nel suo complesso molto più efficiente.

Ad oggi non sono partiti i lavori. Tuttavia circa un terzo delle risorse sono già state impegnate per il periodo 2007-2013.

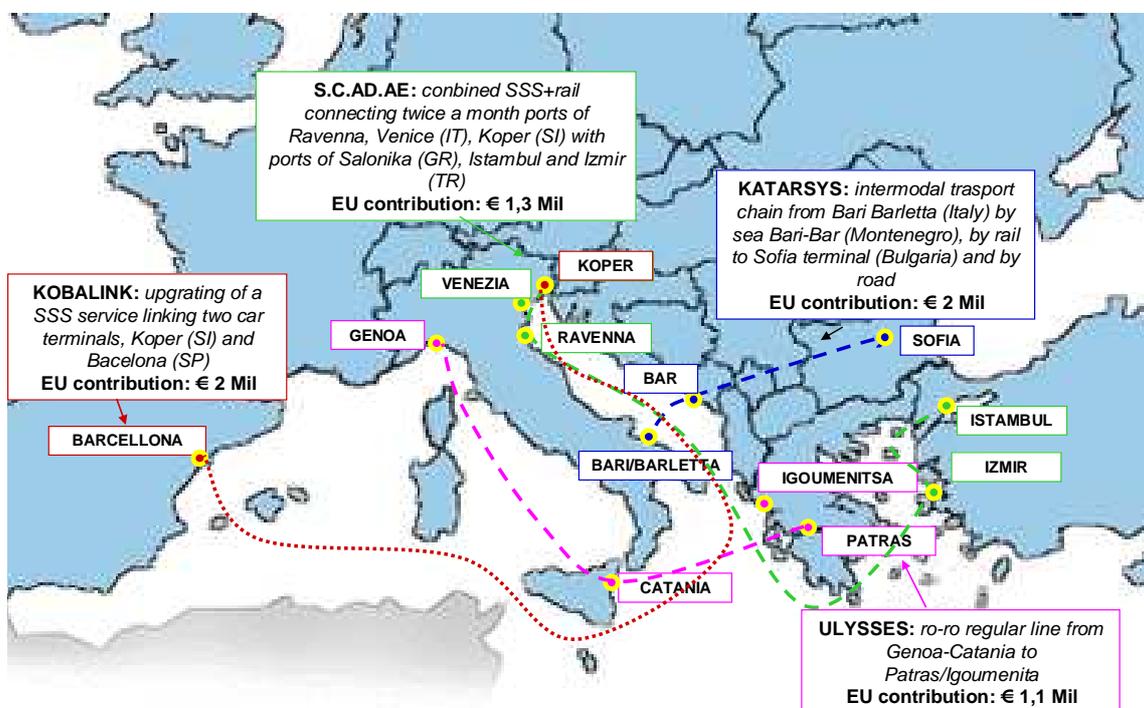
*PP 21 – “Autostrade del Mare – Mediterraneo Orientale”.* Nell'ambito delle varie iniziative di sostegno alle Autostrade del Mare, messe in campo dall'Europa ma anche da singoli Stati membri, riteniamo opportuno segnalare quanto realizzato (e in corso di realizzazione) con il programma Marco Polo II, che finanzia progetti (in particolare nuovi servizi e nuove linee) che consentono di spostare il trasporto di merci dalla strada

al mare, o alla ferrovia o a linee di acqua interne. Il sostegno varia dal 35% al 50% dei costi eleggibili.

Da segnalare che dal 2009 la Croazia entra a pieno titolo tra i Paesi che possono usufruire delle risorse disponibili.

Nell'anno 2008 tra i progetti finanziati ben 7 riguardano iniziative che toccano il bacino Adriatico-Ionio. Ricordiamo che vengono finanziati in realtà gli operatori privati, ma spesso la partnership viene costruita con soggetti istituzionali come ad esempio le Autorità Portuali.

## 2008 - FINANCED PROJECTS A-I : SHIPPING...

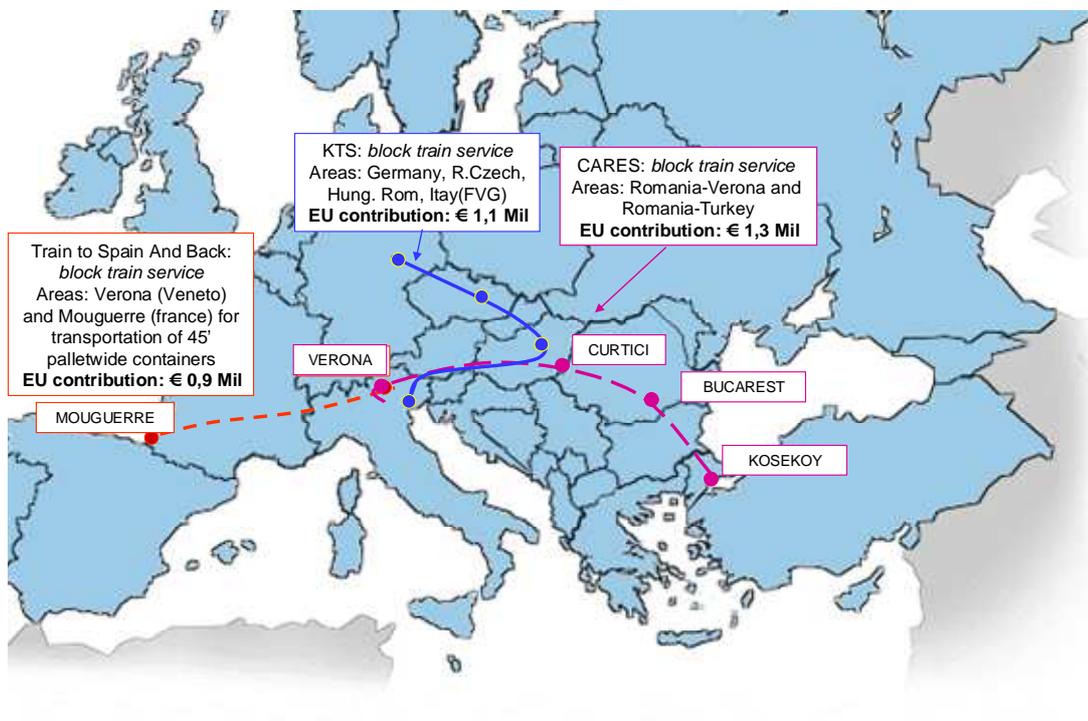


Scorrendo l'elenco dei progetti finanziati nel 2008, troviamo varie Autorità Portuali, insieme ad operatori, coinvolte direttamente o indirettamente nello sviluppo di questi servizi. Segnaliamo:

- Bari, che insieme all'Autorità Portuale di Bar in Montenegro e ad altri operatori, ha ottenuto circa 2 milioni di euro per finanziare un nuovo servizio intermodale (SSS, strada, ferrovia) tra Italia, Bulgaria e Romania;
- un servizio treno-mare che coinvolge i porti di Koper, Ravenna e Venezia, Izmir e Istanbul, finanziato per 1,3 milioni di euro;

- un nuovo servizio di short sea shipping Igoumenitsa/Patrasso- Catania-Genova, destinato a soddisfare la domanda di trasporto merci tra la Grecia e l'Europa Nord Occidentale, finanziato per 1,1 milioni di euro;
- L'upgrading di un servizio di SSS che lega due terminal automobili di Barcellona e Koper;
- servizi relativi a treni blocco dal Friuli Venezia Giulia alla Germania, dal Veneto, tramite interporto di Verona, alla Francia.

## 2008 - FINANCED PROJECTS A-I: ...AND RAIL



Purtroppo occorre constatare che in tutte le regioni adriatiche sedi di Autorità Portuale è stato promosso ed ottenuto il finanziamento di un progetto Marco Polo II, tranne che nelle Marche.