



STUDI PER LA GESTIONE
DELL'ECONOMIA
E DELLE AZIENDE

Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio

OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI – RELAZIONE 2012

**PORTI DELL'ADRIATICO E IONIO.
DIECI ANNI DI TRAFFICI MARITTIMI E POLITICHE EUROPEE**

Ida Simonella

Brindisi, 6-8 giugno 2012

1. Obiettivi e metodologia

La relazione introduttiva del tavolo dei trasporti è stata quest'anno focalizzata sulla consueta analisi congiunturale dei traffici marittimi¹ ma anche su un bilancio di 10 anni di *short sea shipping* in Adriatico Ionio e di traffici a lungo raggio nel settore delle merci.

La recente revisione delle politiche europee delle infrastrutture e dei trasporti, proposte dall'Unione Europea, ha inoltre consentito di avviare ulteriori riflessioni sulla centralità rispetto alle scelte europee del bacino Adriatico Ionio.

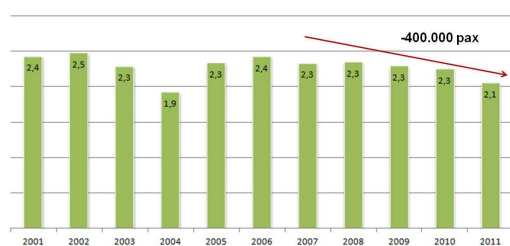
2. I traffici di short sea shipping

Il traffico di passeggeri su collegamenti di linea internazionali, mostra nel decennio una sostanziale stazionarietà. Negli ultimi 6-7 anni il flusso di passeggeri è nella sua totalità stabile (circa 7 milioni di movimenti annui), anche se segnali di ulteriore flessione si è accentuata negli ultimi anni.

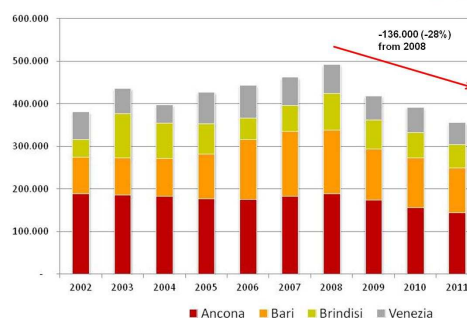
Porto leader è Ancona con oltre 1,4 milioni di movimenti complessivi nel 2011, cui si avvicina molto Bari. Entrambi i porti fanno registrare una riduzione dei traffici nell'anno di rilevazione, pari a -7% e -2% rispettivamente.

La contrazione diffusa dei traffici è imputabile principalmente alla crisi del mercato greco, accentuatasi dal 2008 in poi. Si tratta del mercato di gran lunga più ricco per i porti adriatici, la cui contrazione sta procurando effetti visibili. Su quella tratta, i porti adriatici italiani hanno perso circa 400.000 passeggeri dal 2007-2008 pari al 17% del mercato. Nel giro di tre anni si è ridotto del 28% il traffico di tir e trailer, passato da 492.000 a 355.000 unità. L'impatto è stato superiore a quello dei passeggeri, perché attiene strettamente all'economia greca e alla caduta del commercio internazionale con il resto dei mercati dell'Unione.

PASSEGGERI DA E PER LA GRECIA 2001-2011 (.000.000 di unità)



PORTI ITALIANI: TIR+TRAILERS DA E PER LA GRECIA 2001-2011



Fonte: Istaot OTM su dati Autorità Portuali

¹ I porti monitorati 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 il Montenegro; Igoumenitsa, Patrasso, per la Grecia.

Ancona resta leader nei collegamenti con la Grecia, con una quota di mercato del 47% sui passeggeri e del 40% sui tir. Sul fronte dei porti greci l'ultimo anno ha segnato una contrazione significativa sia di Patrasso (-15%), che di Igoumenitsa (-6%). Nel corso del decennio si è registrata in generale una perdita di traffico continuo da Patrasso e un progressivo rafforzamento di Igoumenitsa.

Gli altri mercati del bacino, Albania e Croazia in particolare, pur registrando un buon tasso di sviluppo negli ultimi anni non generano volumi tali da sostituire il mercato greco, in particolare nei movimenti di tir e trailer.

Il traffico da e per la Croazia nel 2012 è cresciuto dell'11% raggiungendo le 633.000 unità. Dal 2008 i passeggeri da e per la Croazia sono aumentati di 129.000 unità, pari ad oltre un quarto del mercato. Con un quota di mercato del 62%, la leadership su questa direttrice è mantenuta da Ancona.

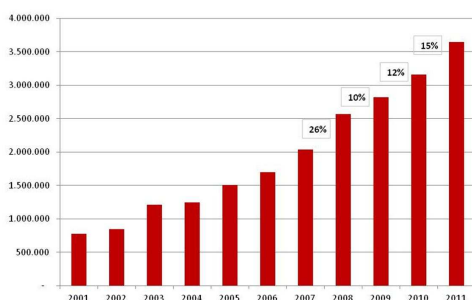
I movimenti da e per l'Albania sono risultati stabili nell'ultimo anno sul fronte dei passeggeri e in flessione su quello delle merci. Dal 2008 i tir e trailers transitati su quelle direttrici sono diminuiti di 6.800 unità, passando da circa 76.000 mezzi totali a 71.000 nel 2011. La quasi totalità dei mezzi transita per i porti pugliesi di Bari e Brindisi, che mantengono anche una quota di mercato sui passeggeri del 96%.

Di dimensioni più ridotte il traffico da e per il Montenegro (intorno ai 50.000 passeggeri complessivi), peraltro crollato negli ultimi anni. Analogamente anche il traffico di tir e trailer nel giro di 10 anni si è ridotto ad un terzo, passando da 9.000 mezzi nel 2001 a meno di 3.000 nel 2011.

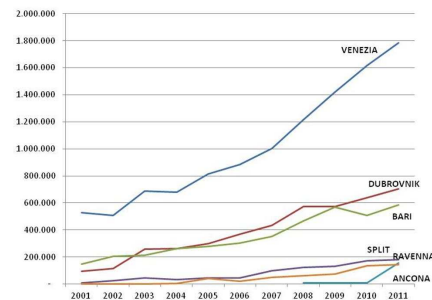
3. Il mercato crocieristico

Di diversa natura il mercato crocieristico, che ancora nel 2011 registra un tasso di incremento in Adriatico del 15%. Si tratta di un segmento turistico che attrae clienti non solo europei, ma da tutto il mondo e il sistema Adriatico (porti e piazze turistiche) si è ritagliato un ruolo crescente nella destinazione mediterranea.

MOVIMENTO COMPLESSIVO DI CROCIERISTI NEL BACINO 2001-2011



TRAFFICO CROCIERE - LE DINAMICHE DEI PRINCIPALI PORTO 2001-2011



Fonte: Istaot OTM su dati Autorità Portuali

Il movimento complessivo è passato da 600.000 unità del 2001 a 2,6 milioni di unità nel 2011. Il porto di Venezia ha la leadership assoluta con circa 1,8 milioni di movimenti,

seguito da Dubrovnik e Bari ma grazie al ritmo di crescita del settore, e alle politiche delle compagnie di navigazione, altri scali si sono affacciati sulla scena di questo mercato, con numeri significativi come Spalato, Ancona e di recente anche Ravenna e Trieste.

4. Il traffico delle merci

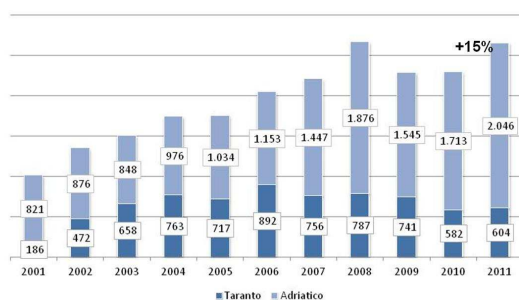
Sul fronte del mercato delle merci, il sistema Adriatico Ionio presenta caratteristiche e dinamiche differenziate a seconda dei settori.

Nel traffico di rinfuse liquide, dove opera Trieste, uno dei più importati scali di riferimento europei per il settore, i movimenti in termini di tonnellate complessive sono sostanzialmente stabili, e riduzioni o incrementi sono debolmente legati alla congiuntura economica.

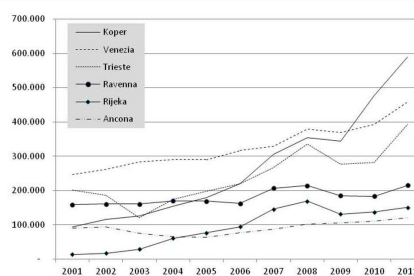
Di carattere più strutturale, la dinamica che accompagna il traffico di rinfuse secche. Nei porti dell'adriatico italiano si movimentano circa i 2/3 delle rinfuse secche del Paese. Il crollo del mercato avvenuto in seguito alla crisi economica del 2008 non è stato ancora recuperato in gran parte dei porti adriatici, nonostante la ripresa degli ultimi due anni. Non solo, gli scali di Ravenna e Venezia, movimentano almeno il 30% di merci secche in meno rispetto a 10 anni fa. Tra gli scali più importanti è in controtendenza vi è Koper con una crescita continua nell'ultimo decennio.

Tra il 2001 e il 2011, il mercato container è cresciuto in maniera significativa. Nel primo quinquennio il maggior contributo alla crescita è stato garantito anche dal decollo del porto di Taranto come scalo di transhipment. Più intense le dinamiche dei porti adriatici nel secondo quinquennio, passati da circa 1 milione a 2 milioni di teus. Il caso più emblematico di sviluppo resta Koper. All'inizio del millennio movimentava circa 100.000 teus l'anno, oggi è il primo scalo con quasi 600.000 teus.

CONTAINER AREA A-I – Totale movimentazioni – (.000 teus)



CONTAINER AREA A-I – Trend in the main ports 2001 - 2011



Fonte: Istaot OTM su dati Autorità Portuali

Permangono problemi sostanziali nell'area. I 2 milioni di teus, si raccolgono con almeno 7 porti, e l'eccessiva frammentazione dell'offerta, l'alta concorrenza tra i porti, è un limite allo sviluppo e alla capacità di negoziazione con pochi grandi compagnie di navigazione.

Nel bilancio del decennio occorre, nonostante la crisi attuale, riconoscere alcuni aspetti fondamentali.

- I traffici di *short sea shipping* in Adriatico restano un tassello fondamentale nelle vie di comunicazione tra i Paesi dell'Unione, in particolare tra la Grecia e il Centro Nord Europa, contribuendo in maniera sostanziale all'integrazione delle persone e delle merci.
- I porti adriatici italiani costituiscono vere porte di ingresso a Paesi confinanti dell'Unione. Lo sviluppo dei traffici con la Croazia, l'Albania e il Montenegro di cui sono leader gli scali del centro Sud (Ancona, Bari, Brindisi) e il consolidarsi dei traffici con la Turchia da Trieste, mostrano il ruolo crescente di questi scali nella stabilizzazione dei rapporti economici con i Paesi confinanti.
- Nel traffico merci occorre fronteggiare la crisi del mercato delle rinfuse, ma occorre anche saper rispondere meglio alle buone prospettive di sviluppo del traffico di container, che cresce negli anni ma presenta forti limiti legati ad una mancanza di politiche di sistema.

5. Le politiche europee dei trasporti e delle infrastrutture: le recenti revisioni.

Nel decennio 2001-2011 si è assistito ad un generale ridisegno delle priorità infrastrutturali dell'Unione Europea in tema trasporti e infrastrutture. Fino al 2009-2010, il quadro delle priorità era rappresentato dai 30 progetti prioritari definiti in seguito al rapporto Van Miert (2004).

A partire dal 2009, l'Unione Europea ha avviato un progressivo percorso di "modernizzazione" della politica in materia di infrastrutture di trasporto, per indirizzare meglio le proprie risorse verso l'attuazione di progetti strategici ad alto valore aggiunto europeo e al fine di eliminare le strozzature critiche, in particolare nelle sezioni transfrontaliere e nei nodi intermodali (città, porti e piattaforme logistiche).

Sostanzialmente la politica europea in materia di TEN-T, sostiene la Commissione, dovrebbe favorire la nascita di un sistema di trasporti europeo integrato che permetta di affrontare meglio i problemi in campo ambientale e quelli legati ai cambiamenti climatici.

Tutto il nuovo sistema TEN si pone una serie di obiettivi:

- eliminare la strozzature,
- ammodernare il sistema infrastrutturale,
- snellire le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri e imprese, favorendone la mobilità,
- migliorare i collegamenti tra i diversi modo di trasporto,

- favorire gli obiettivi dell'UE in materia di cambiamenti climatici attraverso la riduzione delle emissioni di CO2 dei trasporti.

Già nel 2009, con il Libro Verde sullo sviluppo futuro della rete TEN-T, la Commissione aveva ribadito questa forte attenzione alle problematiche ambientali e aveva sviluppato un approccio metodologico nuovo nell'individuazione di strutture e progetti da inserire nelle priorità europee.

Fin da allora si era parlato di un approccio basato su una struttura a doppio livello: un livello superiore detto “*core network*” e un livello inferiore, denominato “*comprehensive network*”.

Il core network è costituito da nodi e collegamenti di altissima importanza all'interno dell'UE, ed è considerata la rete principale dell'Unione. Copre tutti i modi di trasporto, sia interni all'UE, sia quelli che consentono di collegare al meglio i Paesi vicini e altre parti del mondo. Il *comprehensive network*, è il sistema infrastrutturale di trasporto che deve garantire l'accessibilità al *core network*, alimentarne il flusso di traffico e contribuire in maniera decisiva alla coesione interna dell'Unione.

La pianificazione della rete centrale è avvenuta seguendo una sequenza specifica:

- 1) l'individuazione dei nodi principali che configurano l'ossatura generale della rete. Sono innanzitutto nodi urbani di particolare importanza, come le capitali degli Stati Membri, altre città o agglomerati di importanza sovra regionale in campo amministrativo, economico, sociale, culturale e dei trasporti. In Italia sono state individuate le seguenti città: Roma, Bologna, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia, Palermo. Per la Grecia, Atene e Salonicco, per la Slovenia Ljubljana.

Quindi sono stati definiti i porti gateway (di ingresso), ovvero porti e aeroporti che costituiscono hub intercontinentali e che collegano la UE con il resto del mondo, e i più importanti porti delle acque interne e dei terminali merci.

Gli aeroporti dei Paesi del bacino Adriatico Ionio, che fanno parte della rete sono.

- Italia: Milano-Linate, Milano-Malpensa e Roma-Fiumicino,
- Grecia: Atene,
- Slovenia: Ljubljana.

Infine i porti marittimi nel core network sono invece:

- Italia: **Ancona**, Bari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia,
- Grecia: Igoumenitsa, Patrasso Pireo e Salonicco,
- Slovenia: Koper.

- 2) Il collegamento dei nodi principali e la selezione dei nodi intermedi da inserire nella rete (il cosiddetto *comprehensive network*) ovvero città, aeroporti, terminali merci, ecc di dimensioni o importanza minore che tuttavia alimentano i nodi della rete principale. Diversi sono le piattaforme interportuali che insistono nella dorsale

adriatica del bacino, mentre in questa rete sono ricompresi alcuni porti minori della fascia ionica greca.

Il *core network* va realizzato, secondo le proposte della Commissione, entro il 2030. Le stesse proposte di finanziamento della Commissione per il periodo 2014-2020 indirizzano i fondi destinati ai trasporti proprio sul “*core network*”, mentre i progetti del *comprehensive network*, da realizzare entro il 2050, dovrebbero essere finanziati principalmente dagli Stati membri, con la possibilità, in alcuni casi di attingere a fondi UE della politica dei trasporti e della politica regionale.

6. L’approccio per Corridoi e la questione Corridoio Adriatico-Baltico

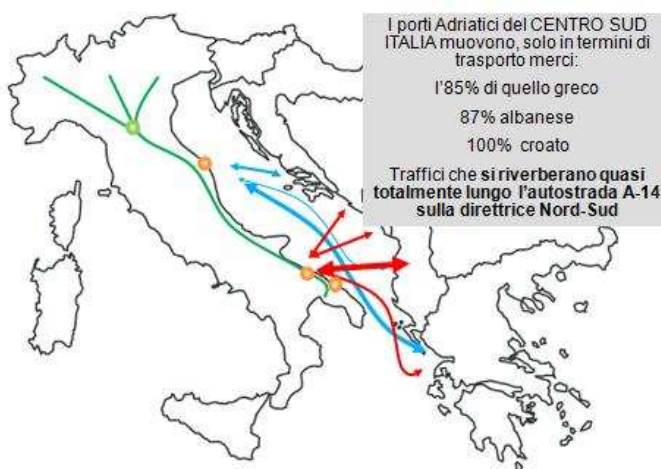
Nella realizzazione della rete centrale, la Commissione propone, un approccio per corridoi, individuati in un numero di 10. Tali corridoi interessano non meno di tre modi di trasporto, tre Stati membri, e due sezioni transfrontaliere.

I progetti prioritari previsti nel 2004 rientreranno in larga parte in questi corridoi.

Il bacino Adriatico Ionio è interessato dal passaggio di almeno tre corridoi:

- 1) Mediterranean Corridor (n.3). Il vecchio Corridoio V e il progetto ferroviario Lione-Budapest si estende dal porto di Algeciras in Spagna fino all’Ungheria e al confine con l’Ukraina, passando per Torino – Venezia, Trieste in Italia e per Koper e Ljubljana in Slovenia.
- 2) Helsinki – La Valletta Corridor (n. 5) - Costituisce l’estensione del vecchio Corridoio I e del progetto Berlino-Palermo, che si estende a nord fino alla Finlandia e a sud fino a Malta. In Italia, di aggiuntivo c’è il riconoscimento nel core network del collegamento ferroviario Napoli-Bari, seppure in una fase di studio.
- 3) **Baltic Adriatic Corridor (n.1)** . Si tratta dell’estensione dell’originario progetto

I PORTI DEL CENTRO SUD STRUMENTO DI INTEGRAZIONE EUROPEA



ferroviario n. 23, che da Danzica in Polonia raggiungeva Graz in Austria. Oggi il Corridoio è stato esteso, a nord fino ad Helsinki e, a Sud, in Italia, fino a Trieste Venezia, Ravenna. Le spinte per favorire questa estensione del progetto 23 sono state molte e provenienti da vari territori. Avevano sottoscritto il loro impegno a sostenere il Corridoio

Adriatico-Baltico, già in una “lettera di intenti” firmata il 12 ottobre del 2006 dai ministri dei trasporti dei Paesi interessati, 14 regioni di 4 Paesi europei. In Italia le Regioni firmatarie erano state Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna ed è per questo che in parte le regioni adriatiche italiane sono state rimesse in gioco.

In Italia insiste anche il Corridoio numero 6 Genova-Rotterdam e in Grecia anche il Corridoio 4 da Amburgo fino al Pireo e Cipro.

In estrema sintesi in Italia il sottosistema ferroviario di interesse europeo raffigura una situazione in cui resta marginalizzata tutta la ferrovia dorsale adriatica dalle Marche fino alla Puglia.

Questa raffigurazione stride fortemente con una serie di elementi oggettivi, con criteri trasparenti di mercato che avrebbero dovuto inserire integralmente la dorsale adriatica al centro delle politiche europee dell’Unione:

- 1) Come già visto gli scali adriatici, in particolare quelli del Centro Sud sono strumenti essenziali di integrazione tra gli stessi Paesi dell’Unione e tra essi e i Paesi confinanti.



Attraverso questi porti, lungo la dorsale adriatica dell’autostrada le persone e soprattutto le merci raggiungono i mercati finali di destinazione.

Da segnalare che il principale porto per numero di movimenti complessivi, ovvero Ancona, è l’unico, tra i porti italiani nel core network europeo a non essere agganciato ad alcun corridoio, limitandone fortemente le sue potenzialità.

- 2) La rete ferroviaria adriatica, è l’unica dorsale nord sud ad alta capacità. E’ classificata dal gestore della rete ferroviaria come **linea veloce**, e oggi è anche una linea ad **alta capacità**. Con l’eliminazione entro il 2012 della strozzatura rappresentata dalla Galleria di Cattolica, non esistono limiti per il passaggio di casse mobili e carri come avveniva fino ad oggi e che permangono invece in tutta la dorsale tirrenica.
- 3) Nei nodi del core e comprehensive network in particolare è stato sviluppata capacità di traffico intermodale negli ultimi anni (raddoppio binari, costruzione terminal, ottimizzazione gestione ferroviaria ultimo miglio), tale da poter avviare in

condizioni di sostenibilità economica servizi intermodali ferro-mare e strada mare, in grado di togliere dalla strada un cospicuo numero di mezzi pesanti.

Appare pertanto una operazione lontana da logiche di trasparenza e da criteri oggettivi l'eliminazione di un largo tratto della dorsale adriatica che, grazie al sistema portuale in primis, potrebbe potenziale nella logica dei corridoi, quella funzione finora svolta a sostegno dell'integrazione europea, agganciando alle autostrade del mare, soluzioni di trasporto ferroviario, capaci di produrre una rete sostenibile di trasporto in Europa.

Di recente il Consiglio dei ministri dei Trasporti Ue ha approvato a Lussemburgo l'estensione del corridoio Helsinki-La Valletta con le tratte Ancona-Firenze e Livorno-La Spezia. In questo modo Ancona verrebbe agganciata al corridoio n.5 via Bologna e in questo modo si interconnette anche con il Corridoio Adriatico Baltico. Resta invece tutto da fare per l'estensione a Sud del Corridoio stesso.

Oggi far parte di un Corridoio Europeo significa recuperare l'attenzione dei grandi operatori internazionali, vettori, terminalisti, operatori logistici, imprese manifatturiere, che generalmente stabiliscono strategie, priorità e investimenti in un'area, se ad essa è riconosciuto un potenziale di mercato o di traffici elevato. Viceversa essere fuori da un Corridoio ormai è come avere un marchio di seconda linea, se non di marginalità. E, come illustrato, questo non corrisponde alla realtà.