



Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio  
**OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI – RELAZIONE 2013**

**PORTI DELL'ADRIATICO E DELLO IONIO**  
**PORTI, TRAFFICI E STRATEGIA POLITICA EUROPEA PER**  
**LA REGIONE DELL'ADRIATICO E IONIO**

Ida Simonella

*Corfù, 11 giugno 2014*

## Introduzione

Come di consueto la relazione relativa al tavolo trasporti del Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio, è costruita sull'andamento dei traffici di passeggeri e merci che hanno origine o destinazione nei principali porti del bacino<sup>1</sup>.

La lettura dei risultati che ne viene data in questa edizione si incrocia con il percorso di approvazione della strategia macroregionale per il bacino Adriatico –Ionio, che ha avuto tappe significative nell'ultimo anno e che ha riconosciuto un ruolo centrale alla politica di connessione infrastrutturale, in particolare attraverso la modalità marittima.

Il 2014 è in effetti l'anno in cui vengono concluse le tappe di approvazione di una nuova strategia e un Piano di Azione dell'Unione Europea per la regione Adriatico Ionica (EUSAIR), prima dalla Commissione e poi dal Consiglio Europeo. Tale strategia, come noto interessa 8 Paesi: 4 stati membri (Italia, Slovenia, Croazia e Grecia) e 4 Paesi non UE (Albania, Bosnia e Erzegovina, Montenegro e Serbia).

L'obiettivo generale è quello di dare nuovo impulso alla cooperazione e agli investimenti in tutti i Paesi e le comunità interessate dall'area.

Fin dal 2012 vaste consultazioni sono state tenute ad Atene, Trieste, Portoroz e Zagabria, Roma e Atene. Nel corso di queste consultazioni sono stati definiti tre obiettivi generali e quattro linee di azione principali:

- 1) guidare la crescita innovativa del sistema marittimo e marino dell'area, che comprende il complesso sistema di azioni destinate a creare nuove opportunità di business e di occupazione nell'area blu economy.
- 2) connettere la regione, ha la finalità di migliorare le connessioni tra i Paesi e ridurre le distanze tra le comunità insulari e rurali attraverso il miglioramento della governance dei corridoi interni e marittimi (incluso l'interoperabilità di tutte le modalità di trasporto) e delle reti energetiche e sviluppando modi di trasporto e di fornitura ambientalmente favorevoli.
- 3) preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente;
- 4) incrementare l'attrattività regionale. In questa strategia sono ricomprese tutte quelle attività destinate alla valorizzazione turistica dell'area, attraverso il miglioramento della qualità dei servizi, della promozione di un unico marchio, la destagionalizzazione della domanda.

In generale le attività dell'Osservatorio, il monitoraggio costante del traffico marittimo in Adriatico e Ionio, possono fornire un utile contributo al miglioramento delle linee strategiche e del piano di azione Eusair in particolare per ciò che riguarda alcuni aspetti, già declinati nella fase di consultazione avvenuta nel febbraio di quest'anno ad Atene:

- Lo sviluppo delle autostrade del mare, dei terminal portuali, la specializzazione dei porti e il miglioramento delle infrastrutture portuali per il segmento crocieristico.

---

<sup>1</sup> 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.

- Lo sviluppo dei sistemi intermodali, in particolare quelli ferro-mare, tali da rendere più competitive le rotte marittime di short sea shipping, lo sviluppo di nodi e infrastrutture di alimentazione del sistema di traffico marittimo.

L'obiettivo dell'analisi è dunque quello di dare una lettura dell'andamento dei traffici e delle linee guida che possano essere utili ad integrare il piano di azione in corso.

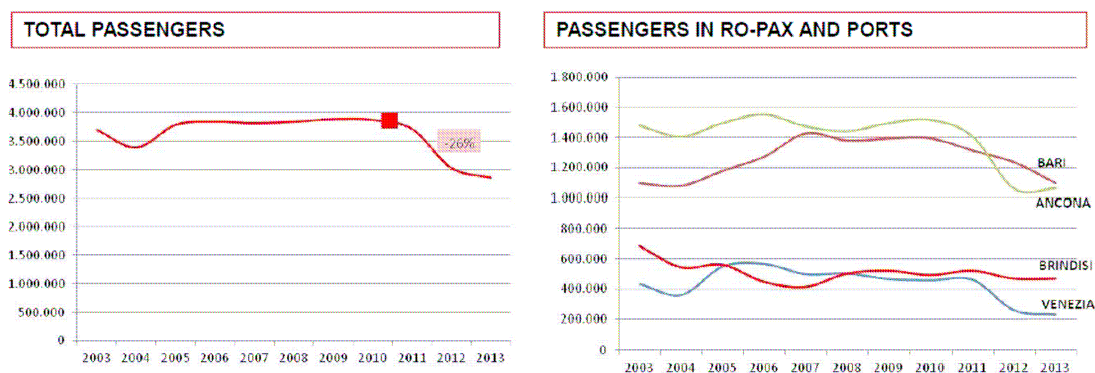
## 1. Il traffico traghetti

La tipologia di traffico che maggiormente caratterizza l'area adriatico-ionica è quella legata al movimento di passeggeri e tir e trailers in navi traghetto della tipologia ro-pax.

*I volumi generali e il mercato Italia-Grecia.* Questa modalità di trasporto aveva avuto una rapida evoluzione nel corso degli anni Novanta del secolo scorso, soprattutto nei collegamenti tra Italia e Grecia. All'epoca le guerre nella ex Jugoslavia rendevano impraticabile il corridoio terrestre di collegamento tra la penisola ellenica e il Centro Nord Europa, mentre con l'arrivo di traghetti superveloci la tratta marittima cominciava a risultare particolarmente competitiva per tempi di percorrenza.

Il traffico ha continuato a crescere fino agli anni 2000 per poi stabilizzarsi. Nel corso dei primi otto anni, il movimento complessivo di passeggeri da e per i porti italiani, su collegamenti internazionali regolari, aveva raggiunto quasi quattro milioni di unità. A partire dal 2009 invece si registra una contrazione costante. Nel giro di quattro anni sono scomparsi quasi un milione di passeggeri, pari ad una contrazione di oltre un quarto del mercato complessivo.

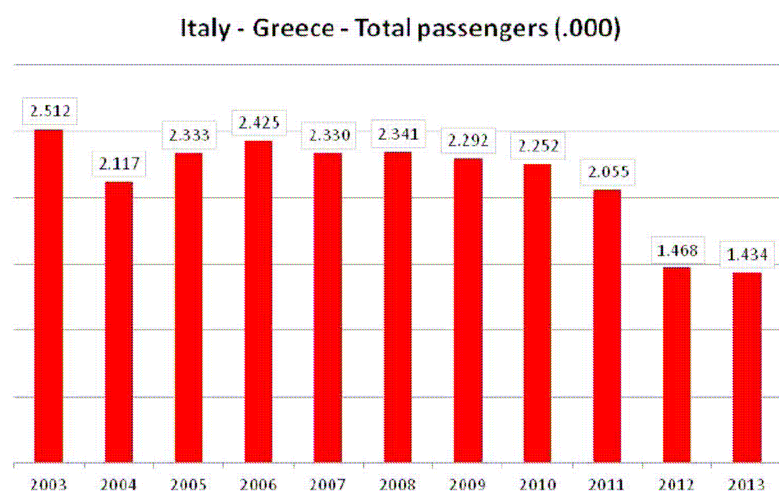
FIG. 1 – AI AREA – INTERNATIONAL PAX IN RO-PAX FROM/TO ITALIAN PORTS



Source: Istaot OTM, su dati AP

La ragione principale è da ricercarsi nei collegamenti tra i porti italiani a quelli della Grecia ionica, da sempre il mercato più significativo del bacino. La punta di maggiore traffico era stata raggiunta nel 2003, con 2,5 milioni di passeggeri oggi ridimensionati a 1,4 milioni di unità. Il crollo più consistente è avvenuto tra il 2011 e il 2012, ma gli effetti della crisi finanziaria ed economica della Grecia fin dal 2008 aveva determinato questa netta inversione di tendenza. Molte compagnie di navigazione sono entrate in crisi, con la conseguente soppressione di molti servizi, e la perdita progressiva del mercato.

FIG. 2 – RO-PAX PASSENGERS TOWARDS GREECE FROM/TO ITALIAN PORT



Source: Istaot OTM, su dati AP

Le stesse dinamiche riguardano il mondo tir/trailers, ovvero i mezzi rotabili presenti nei traghetti. Anche in questo caso, nel traffico con la Grecia, il mercato si è molto ridimensionato. La punta dei 525.000 mezzi imbarcati o sbarcati nei porti italiani del 2008 è molto lontana e nel 2013 non si raggiungevano le 350.000 unità.

Il dato più congiunturale fa pensare ad un arresto del trend negativo, o comunque, ad una situazione che sembra stabilizzarsi. Naturalmente occorrerà valutare anche i movimenti dei mesi più recenti per capire se siamo di fronte ad una reale ripresa del mercato.

Gli altri mercati presentano numeri molto più contenuti rispetto a quello greco e i trend, pur negativi sono meno accentuati.

Nei collegamenti regolari da e per la Croazia nel 2013 si sono registrati 510.000 passeggeri, pari a -8% rispetto all'anno precedente. I movimenti riguardano principalmente i porti di Ancona, Bari e Venezia. Tuttavia occorre precisare che la presenza massiccia di servizi esclusivamente estivi, con aliscafi, catamarani ecc... fa sì che la cifra reale sia molto più alta.

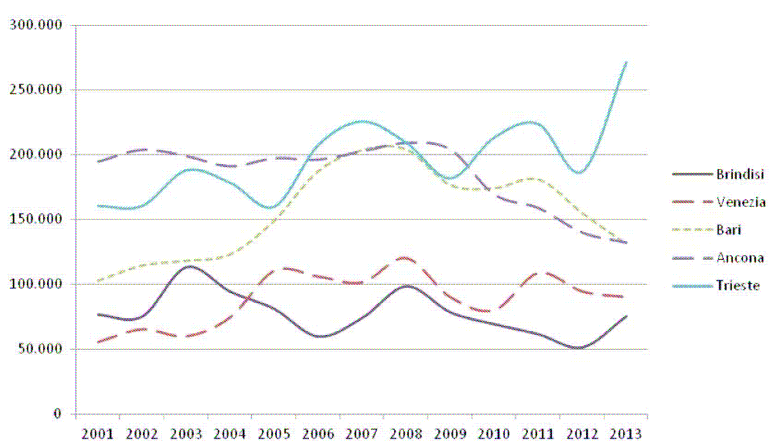
E' invece il mercato albanese quello che fa registrare la contrazione più consistente nel 2013 (-9,3%). Dopo aver superato il milione di passeggeri nel 2009, il traffico è diminuito in maniera costante negli anni, fino a raggiungere oggi circa 890.000 unità. In controtendenza invece il movimento di tir e trailers dove si registra un +1,2% rispetto all'anno precedente.

Nella lettura sul posizionamento competitivo dei singoli porti paiono emergere alcune alcuni interessanti fenomeni.

Sul fronte ovest del bacino l'unico scalo a far registrare un lieve incremento del traffico passeggeri è quello di Ancona (+0,2%), mentre sul fronte orientale solo Igoumenitsa segna un risultato positivo (+4,9%). La secca perdita di Bari, leader di mercato del 2011, sia per un ulteriore ridimensionamento del mercato con la Grecia, sia per la contrazione del traffico con l'Albania, in cui mantiene una leadership assoluta, determina una situazione di sostanziale di appaiamento nei volumi di traffico complessivo dello scalo pugliese e di quello anconetano.

Ancona inoltra rafforza la posizione di leadership sulla Grecia grazie ad un incremento del 4,5% e ad una quota di mercato del 48% e con la Croazia, mentre i porti pugliesi di Bari e Brindisi mantengono la maggior parte dei collegamenti e dei traffici con l'Albania.

FIG. 3 – AI AREA – TIR TRAILERS IN RO-PAX FROM/TO ITALIAN PORTS



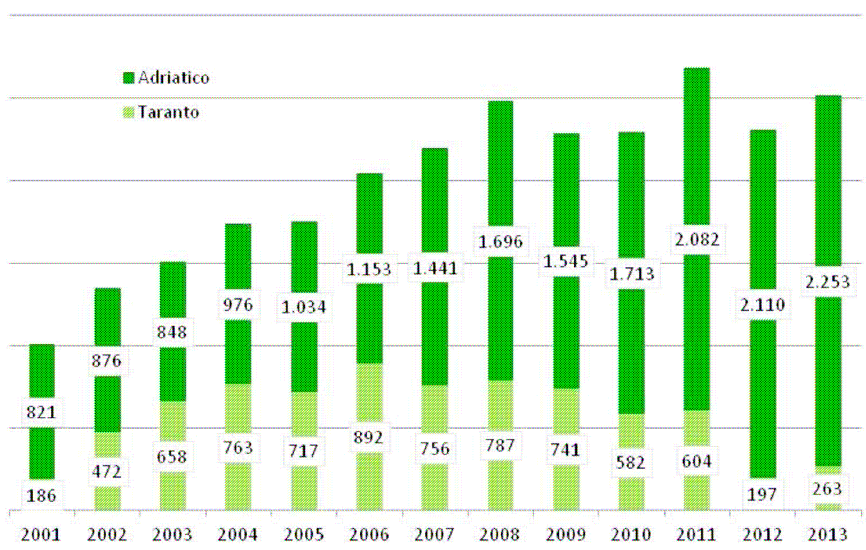
Source: Istaot OTM, su dati AP

Un fenomeno da rilevare sul fronte dei movimenti di tir e trailers è rappresentato dal porto di Trieste (oltre 271.000 passeggeri). Mentre tutti gli altri scali soffrono la riduzione del traffico, Trieste presenta una vera e propria inversione di tendenza. La motivazione principale è legata ad alcuni fattori. Innanzitutto la quasi totalità dei movimenti va attribuita al traffico con la Turchia, uno dei pochi Paesi nel Mediterraneo a vivere un periodo di florido sviluppo economico e dunque ad alimentare il commercio internazionale. In secondo luogo il sistema di *governance* locale (in particolare Autorità Portuale e Regione Friuli Venezia Giulia) con un annuale sostegno allo sviluppo di servizi ferroviari consentono allo scalo di garantire connessioni via treno con i principali Paesi del Centro e Nord Europa. Infine gli stessi operatori multimodali che svolgono i servizi hanno effettuato investimenti nello scalo italiano consolidando il loro legame con il porto. E' un buon esempio di sinergia vincente tra pubblico e privato e di capacità di gestione dell'intera filiera logistica.

## 2. Il traffico di merci

Il bacino adriatico-ionio costituisce un'importante area di riferimento per il traffico rinfusoliero. Trieste in particolare, tra i principali porti del Mediterraneo per movimento di rinfuse liquide (petrolio e oli Minerali), ha fatto registrare una crescita del 15% e con 56 milioni di tonnellate di merce si conferma leader dell'area. In forte flessione Taranto (-18%), Ancona (-12%) e Durazzo (-18%) anche se gli ultimi due si muovono su valori di movimentazione decisamente inferiori. Tra i porti leader lieve flessione per Venezia (-4%) e buona tenuta per Ravenna (+5%).

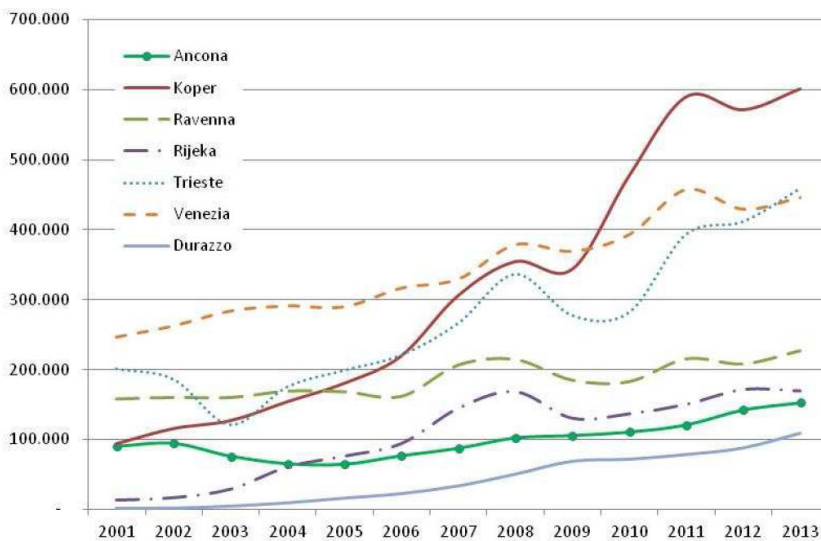
FIG. 4 – AI AREA – CONTAINERS IN .000 TEUS



Source: Istaot OTM, su dati AP

Continua la crescita nel segmento container in Adriatico. Tutti i porti dell'area hanno fatto registrare una buona crescita e Koper (+5,2%) con 600.000 teus resta leader di mercato. Venezia e Trieste si confermano invece i due principali porti adriatici italiani per movimento container. Gran parte del traffico è in effetti concentrato nell'area a Nord dell'Adriatico. Le ragioni sono note: sono i porti collocati in prossimità di aree di mercato particolarmente sviluppate, come il Triveneto, o comunque ben collegati a mercati di origine/destinazione più lontani grazie a buoni collegamenti anche via treno. E' il caso ad esempio di Trieste e Koper che, con modalità diverse, hanno comunque sviluppato politiche di sostegno economico all'offerta di servizi ferroviari e che, sicuramente produce buoni risultati.

FIG. 5 – AI AREA – CONTAINERS – TRENDS IN THE MAINS PORTS (2001- 2013)



Source: Istaot OTM, su dati AP

### 3. Il segmento crocieristico

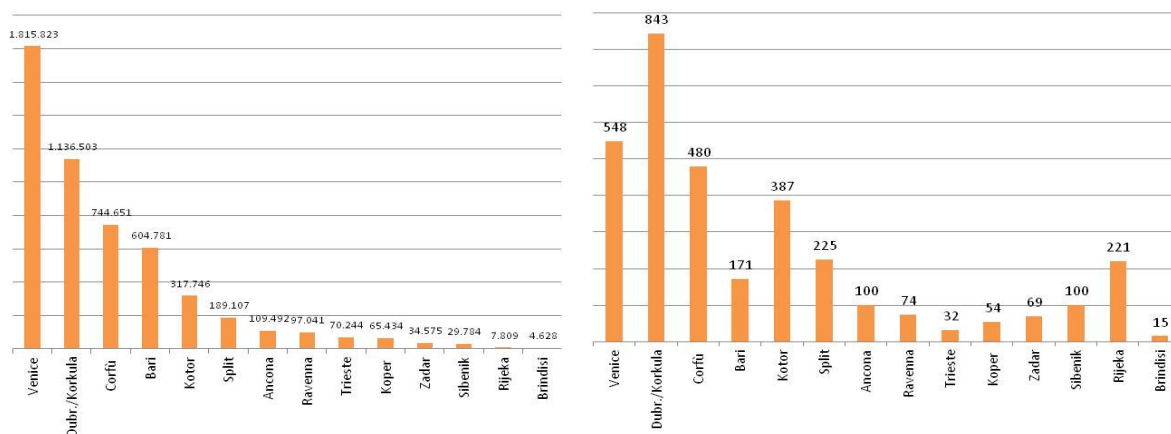
L'analisi sull'andamento del traffico crocieristico, effettuata in questo contesto ha un duplice scopo: da un lato monitorare le dinamiche di un segmento che nell'ultimo decennio non ha conosciuto momenti di particolare contrazione e anzi, è cresciuto anche in periodi di forte crisi economica, dall'altro di verificare se e come la crescita e le dinamiche del settore possano avere un impatto sulle dotazioni infrastrutturali dei porti.

La fonte principale di questo lavoro è costituita dalle statistiche fornite dal Report<sup>2</sup> dell'Associazione Med Cruisers che rappresenta oltre 100 porti nel Mediterraneo. Nel bacino Adriatico-Ionio, oltre ai porti normalmente monitorati attraverso le rilevazioni di questo osservatorio<sup>3</sup> sono compresi anche i porti di Corfù, Kotor, Sebenico e Korkula. In effetti, come avevamo avuto modo di sottolineare in altri report dell'osservatorio il mercato crocieristico ha in un certo senso modificato la gerarchia della portualità in Adriatico: porti poco strutturati, spesso privi anche di una *governance* dedicata, costituiscono l'approdo per centinaia di migliaia di passeggeri l'anno, in quanto porte d'ingresso per escursioni di tipo turistico.

Nell'ultimo quinquennio, secondo l'annuario CLIA<sup>4</sup>, il Mediterraneo ha incrementato la sua quota di mercato passando dal 17,6% del 2008 al 21,7% del 2013. Nonostante i Caraibi continuino ad essere la principale meta per i crocieristi (34,4% nel 2013) il Mediterraneo segna l'ascesa più significativa tra le aree di mercato principali.

La parte occidentale del Mediterraneo costituisce l'area più rilevante per movimentazioni complessive (18,8 milioni di passeggeri), seguita dall'Adriatico, con 5,1 milioni di passeggeri e una crescita nell'ultimo anno di rilevazione del 6,2%. In calo invece dello 0,5% rispetto all'anno precedente il numero delle toccate.

FIG. 6 – CRUISERS AND CALLS IN AI-PORTS (2013)



Source: elaborazioni Istaio su dati Medcruise 2014

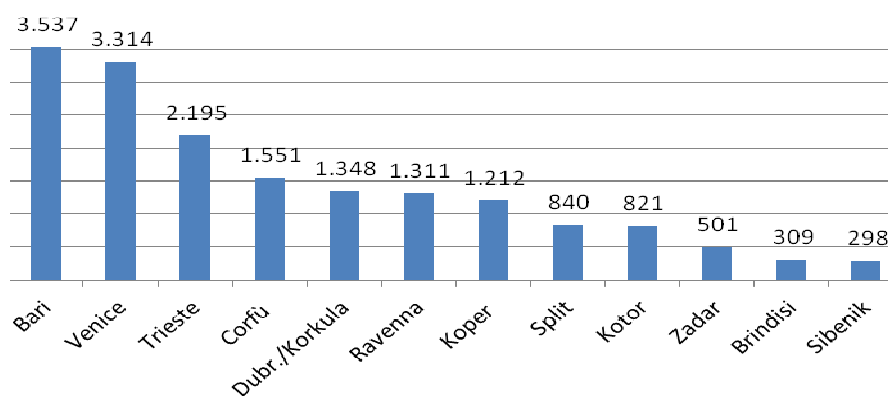
<sup>2</sup> MedCruise, Cruise Activities in Medcruise ports, Statistics 2013 – Pireus 2014

<sup>3</sup> E fatta eccezione per il porto di Ancona, che non è membro dell'associazione. Tuttavia di seguito, in alcune analisi che vengono debitamente indicate, i dati del porto di Ancona vengono inseriti per effettuare un confronto con gli altri scali del bacino.

<sup>4</sup> CLIA, 2014 Annual State of the Cruise Industry Report

Venezia è leader del mercato con 1,8 milioni di passeggeri seguita da Dubrovnik e Corfù. Dopo Bari, Kotor un altro porto che, non risulta significativo per le normali rilevazioni di merci e passeggeri in navi traghetto, ma è un importante approdo crocieristico in Adriatico. Diversa invece la classifica per numero di toccate: Dubrovnik con 843 toccate è di gran lunga il porto più significativo, seguito da Venezia, Corfù e Kotor. E in effetti nei porti di Bari e Venezia, il numero medio di crocieristi per ogni approdo è sensibilmente più alto, segno della presenza di navi di maggiori dimensioni rispetto a quelle che approdano in porti come Corfù e Dubrovnik, pur rilevanti in termini di crocieristi complessivi annui.

FIG. 7 – PAX/CALLS IN AI - PORTS

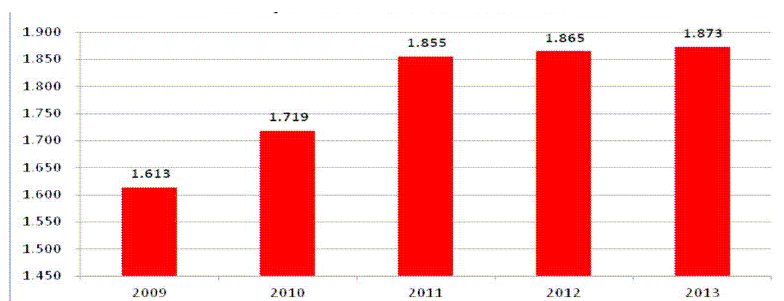


Source: elaborazioni Istaò su dati Medcruise 2014

Il dato però più significativo da questo punto di vista è l'evoluzione che si sta verificando in Adriatico e in tutto il Mediterraneo circa la dinamica di questo indicatore che rappresenta una buona proxy della dimensione media delle navi che scalano i porti. Nell'arco di cinque anni la dimensione media è molto aumentata

Nell'arco di cinque anni la dimensione media è molto aumentata. In Adriatico in particolare l'incremento + stato del 26%. Si tratta di un segnale importantissimo, che impone a tutti i porti che vogliono sviluppare traffico crocieristico di adeguarsi con terminal, banchine e pescaggi adeguati a grandi navi.

FIG. 7 – PAX/CALLS IN MED AREA



	2009	2010	2011	2012	2013	Var 2013/2009
West Med	1.921	2.051	2.242	2.177	2.138	+11%
Adriatic	1.263	1.337	1.464	1.490	1.590	+26%
East Med	1.101	1.147	1.242	1.326	1.440	31%
Black Sea	555	487	428	584	510	-8%

Source: elaborazioni Istaò su dati Medcruise 2014



#### 4. Considerazioni di sintesi

Le analisi condotte dall'osservatorio suggeriscono alcune riflessioni che possono essere portate all'attenzione del piano di azione EUSAIR.

*Sviluppo delle autostrade del mare* – Si tratta di una delle linee guida già suggerite nei tavoli di confronto con gli stakeholders. Occorre partire dalla consapevolezza che i traffici su molte delle direttrici attuali sono in fase di maturità se non addirittura di declino. I collegamenti tra i porti italiani e quelli della Grecia hanno subito una forte contrazione per effetto della crisi finanziaria ed economica che ha colpito prima il Paese e poi l'intera Europa. Resta tuttavia il fatto che questa direttrice continua ad essere il principale strumento di collegamento via mare tra le economie del Sud Est e il Centro Nord Europa. Una recente indagine condotta da Isfort, per conto dell'Autorità Portuale di Ancona, ha messo in luce la capillarità dell'origine/destinazione finale delle merci che si imbarcano nei porti greci e in quello anconetano: dal Medio Oriente, alla Bulgaria, alla Turchia per raggiungere la Germania, ma anche i Paesi del Nord Europa, la Francia e la Spagna.

Ciò sta a significare che il bacino Adriatico-Ionio costituisce un importante nodo di connessione tra Mediterraneo Orientale e resto dell'Europa. Allargare l'attenzione a nuove economie, a Paesi come la Turchia, che sta vivendo una fase di forte sviluppo, o l'Egitto, quando le vicende politiche e sociali si saranno stabilizzate, può essere un'importante occasione per dare slancio e ruolo ai porti della Macroregione.

*Intermodalità e partnership pubblico private* – E' evidente tuttavia che occorre anche ripensare il modo di concepire i servizi su navi ro-ro o ro-pax, a distanza di venti anni dall'esplosione del fenomeno.

Sul fronte dei passeggeri non si può ignorare il fatto che l'avvento delle compagnie aeree low cost abbia radicalmente cambiato il modo di viaggiare dei turisti e questo, strutturalmente, determina un impatto negativo sul fronte della domanda di trasporto via traghetto.

Sul fronte delle merci invece la soluzione marittima risulta tanto più performante quanto più integrata con l'intera filiera logistica, mare-terra. Ciò presuppone rapidi collegamenti viari dai porti alla grande viabilità e soprattutto un maggior sviluppo di servizi ferroviari che, dai porti, consentano di raggiungere in tempi rapidi e certi, destinazioni distributive e produttive nel cuore dell'Europa Centrale e Orientale. Sulla capillarità di questi servizi del resto, è stata costruita gran parte della competitività dei porti nordeuropei rispetto a quelli del Mediterraneo. Inoltre la strategia dei Corridoi Ten, dell'Unione Europea, è concepita prevalentemente sulla spinta a questa modalità di trasporto.

Come fare? Il Sud dell'Europa presenta un gap infrastrutturale notevole, specie all'interno dei porti, un'organizzazione logistica arretrata, una maggiore frammentazione del mercato che certo non aiuta a far decollare la modalità ferroviaria. Laddove però si è scelto di investire in questo senso, buoni risultati sono arrivati: il sostegno ai servizi da e per il porto di Trieste, le partecipazioni strategiche in compagnie ferroviarie da parte del porto di Koper, gli investimenti effettuati da operatori multimodali sulle infrastrutture portuali di nuovo a Trieste, sono il chiaro segnale che le condizioni per rendere maggiormente competitivi i nostri scali ci sono, a patto che non si muovano come nodi autonomi e scollegati dall'intera filiera logistica. Per fare questo sinergie con operatori multimodali, che quella filiera controllano, appaiono fondamentali.

*Porti e crociere* – Un'ultima riflessione riguarda il segmento crociere che, come è stato dimostrato in questi anni, costituisce un'opportunità diffusa e capillare per lo sviluppo dei porti e delle economie della Macroregione. Le riflessioni attengono molto a questioni di tipo turistico, tuttavia le profonde trasformazioni nel modello di offerta delle compagnie crocieristiche ha un forte impatto anche sulla portualità dell'area. Gli operatori tendono infatti ad utilizzare, sempre di più, navi

crociera di maggiori dimensioni, dismettendo le navi più piccole o utilizzandole per offerte di nicchia. Questa strategia impone ai porti interventi significativi sui terminal, che devono avere dimensioni (banchine, pescaggi) adeguate ad accogliere grandi navi o comunque la capacità di adeguarsi rapidamente, vista la velocità con la quale le compagnie crocieristiche si muovono lungo questa strategia.

Ciò stride peraltro con la lentezza con la quale, specie in Italia, è possibile affrontare l'adeguamento di infrastrutture, l'allungamento di una banchina o il dragaggio dei fondali di un porto, il che interessa peraltro anche la movimentazione delle merci.

La questione centrale non è tanto legata alle risorse economiche quanto alla complessità di normative e di procedimenti amministrativi che determinano ritardi, incertezze, incapacità di rispondere nei tempi giusti alle esigenze del mercato, scarsa capacità di attrazione di investimenti privati. E' su questo terreno, sulla necessità di uniformare e snellire normative e procedimenti, che andrebbero invece indirizzare alcune azioni della strategia Macroregionale.

**Segreteria del Tavolo sui Trasporti**

*c/o Camera di Commercio e dell'Industria di Achaia*

*Referente del Tavolo: Panoraia Nikolopoulou*

*Tel: 0030 2610 277779*

*Fax: 0030 2610 276519*

*Email: [panoreanik@e-a.gr](mailto:panoreanik@e-a.gr)*