

OSSERVATORIO DEI TRAFFICI MARITTIMI

Il sistema dei porti dell'area Adriatico-Ionica

Progetto IPA Adriatic CBC – 4Pillars (cod. 1°TCE/0001/0)



Ancona, novembre 2016



The IPA Adriatic CBC Programme
is co-financed by the Instrument
of Pre-Accession Assistance (IPA)





I L T E A M D I R I C E R C A I S T A O

Supervisione e coordinamento - dott. Giuseppe Sestili

Ricercatori - dott.ssa Sabrina Dubbini, dott. Mario Luca Simonetti, dott.ssa Annalisa Osimanti



Indice

1	INTRODUZIONE	3
1.1	Quadro di riferimento.....	4
2	I TRAFFICI MARITTIMI NEL BACINO ADRIATICO IONICO	7
2.1	Il traffico di merci.....	7
2.2	Le rinfuse liquide.....	15
2.3	Le rinfuse solide	16
2.4	Il traffico container	18
2.5	Traffico passeggeri.....	21
2.6	Traffico crocieristico	24
3	LE POLITICHE EUROPEE DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE: LE RECENTI REVISIONI.....	29
3.1	L'approccio per Corridoi e la questione Corridoio Adriatico-Baltico	34
3.2	L'inclusione della dorsale adriatica	40
3.3	Gli interventi infrastrutturali	41
4	CONSIDERAZIONI DI SINTESI.....	43
4.1	Un focus.....	46
5	ALLEGATO A - SCHEDE DI DETTAGLIO.....	51
	ANCONA	52
	BAR	53
	BARI	54
	BRINDISI	55
	DUBROVNIK	56
	DURAZZO	57
	IGOUMENITSA.....	58
	KOPER	59
	PATRASSO	60
	PLOCE	61
	RAVENNA	62
	RIJEKA	63
	SPLIT	64
	TARANTO	65
	TRIESTE	66
	VENEZIA	67
	ZADAR	68
6	ALLEGATO B – DETTAGLIO DEI VALORI	69
7	ALLEGATO C – INDICI DELLE TAVOLE	75

1 INTRODUZIONE

Il progetto “Osservatorio dei Traffici Marittimi” dell’Adriatico e dello Ionio si propone di analizzare i dati, forniti dalle Autorità Portuali locali e da Assoporti per i porti italiani, per elaborare una panoramica dell’andamento dei traffici marittimi e delle relazioni all’interno dell’Area Adriatico-Ionica.

Il presente report si presta ad una reiterazione, di frequenza annuale, che possa costituire un riferimento per la conoscenza delle caratteristiche e delle dinamiche del sistema portuale dell’Area, oltre ad evidenziare i mutamenti in atto nei principali segmenti del traffico marittimo.

In tale ottica è stata impostata la stessa struttura del report, che è articolata nelle seguenti sezioni:

- *Sezione di monitoraggio* – Il capitolo 2 del report è dedicato all’analisi dei dati di volume e di trend riferiti a 17 porti (Figura 1) e con riferimento ai principali segmenti del traffico marittimo. Rappresenta la sezione “standard” del report. Oltre ad un’analisi comparata degli andamenti complessivi, per ciascun segmento, un focus viene realizzato rispetto ai porti che, per lo stesso segmento, assumono un rilievo maggiore.

Figura 1. Porti monitorati dall’Osservatorio (bacino dell’Adriatico e dello Ionio)



- *Sezione monografica* – Nel capitolo 3, il report realizza un approfondimento su un tema di natura normativa, strategica o gestionale che, per ciascuna edizione, si ritenesse interessante o opportuno approfondire.
- *Sezione di schematizzazione* – Il capitolo 5 (allegato A al report principale) raccoglie uno schema di sintesi per ciascuno dei porti oggetto d'indagine, con l'obiettivo di offrire una fotografia del suo posizionamento all'interno dell'Area.

Oltre al monitoraggio dell'andamento del traffico merci e passeggeri, per delinearne un quadro aggiornato e ripetibile, il report intende dunque proporre un approfondimento monografico su un tema di rilievo per l'oggetto dell'Osservatorio; il report 2016 fa il punto sugli sviluppi delle politiche europee che interessano o coinvolgono i porti monitorati.

Nelle analisi aggregate, nel loro insieme, i porti dell'intera Area Adriatico Ionica vengono contrassegnati come "Area AI". In alcuni casi, invece, si è ritenuto utile proporre una distinzione tra gli scali strettamente riferibili alla "porzione adriatica" da quelli afferenti al "bacino Ionico" (Taranto, in Italia, e Patrasso in Grecia).

1.1 Quadro di riferimento

Al di là delle ripercussioni negative della crisi economica mondiale sui movimenti degli scali marittimi in Italia, il sistema portuale nazionale continua ad essere caratterizzato da criticità che ne frenano lo sviluppo. Si tratta della limitata disponibilità di spazi adeguatamente attrezzati ed idonei a terra, causata dal fatto che la maggioranza dei porti italiani è situata nel tessuto urbano delle città.

Nei porti italiani le attività logistiche a valore aggiunto, ad esempio la lavorazione e lo stoccaggio dei container, è poco sviluppata, soprattutto se paragonate a quelle esistenti nei maggiori porti europei (Rotterdam, Amburgo e Barcellona).

Punto focale dello sviluppo dei traffici marittimi è l'intermodalità, cioè il sistema di collegamento con le altre tipologie di trasporto terrestre (ferroviario e stradale).

Dal 2002 ad oggi, all'interno del panorama nazionale, pochi porti hanno scelto di potenziare la propria offerta infrastrutturale dedicata al transito dei rotabili, così come di sviluppare la pianificazione dei servizi; ne consegue che le imbarcazioni adibite a questo

segmento di mercato sono spesso miste (passeggeri e merci, Ro-Pax¹), in alcuni casi stagionali e legate ai flussi turistici, quindi difficilmente conciliabili con le esigenze delle moderne catene logistiche.

I porti italiani, solo con difficoltà ricevono o inoltrano merce da e verso l'hinterland attraverso il vettore ferroviario, situazione diffusa anche nel resto dei porti europei, sia del Nord che del Sud, eccezion fatta per alcune best practices tedesche e olandesi.

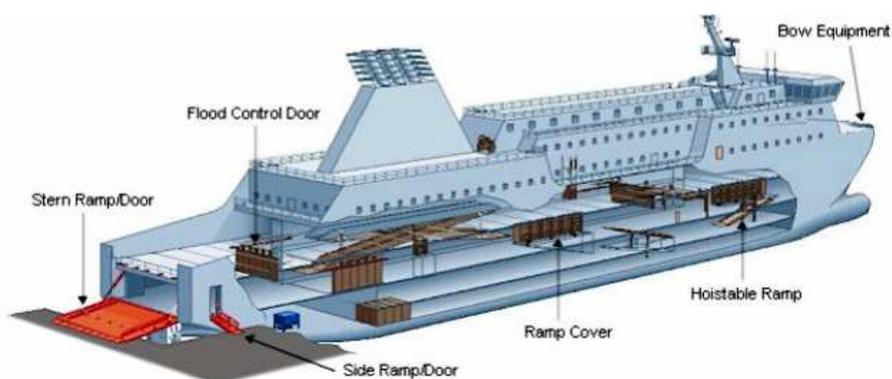
I principali porti italiani che fanno rilevante ricorso ai servizi ferroviari sono, attualmente, La Spezia, Genova e Trieste, e si collocano su quote percentuali di traffico ferroviario abbastanza omogenee con il resto dei porti europei.

La rete portuale italiana² rappresenta il principale canale di assorbimento dei traffici di import ed export del Paese: attraverso di essi transita il 57% del traffico in entrata e il 62% di quello in uscita, di cui solo una parte residuale è destinata al trasporto intermodale mare-ferro. Il trasporto intermodale in Italia è tipicamente terrestre (gomma-ferro), che mal si concilia con il traffico marittimo³.

Negli ultimi anni il sistema portuale italiano, pur continuando a rappresentare il terzo sistema portuale a livello europeo per volumi di merci complessivamente movimentate, ha perso progressivamente competitività e quote di mercato, sia rispetto ai suoi tradizionali competitor, che ai porti emergenti del Mediterraneo, in particolare nel segmento del transhipment.

Finora è mancata una visione d'insieme del sistema infrastrutturale nazionale, con la conseguenza che ogni porto continua ad operare isolatamente e, spesso, in concorrenza con altri scali. Monitorare il traffico marittimo nell'area adriatico-ionica può contribuire

¹ Queste navi sono caratterizzate dalla presenza di grandi portelloni, abbassabili, che servono da ponti di comunicazione fra la banchina e la nave. I mezzi si imbarcano e sbarcano velocemente da questi portelloni.



² Il sistema portuale italiano (secondo i dati del 2014) è composto da circa 280 porti e 1900 accosti (15 porti in più del 2013), di cui la maggior parte sono concentrati nell'Italia meridionale e insulare.

³ Il traffico di container e di casse mobili, nell'ambito del trasporto intermodale, pur avendo fatto registrare volumi crescenti rispetto a quello di camion e di trailer, non esprime una maggiore attenzione alle cosiddette relazioni *waterborne*, quanto una migliore versatilità dell'unità di carico riconosciuta dagli operatori del trasporto, soprattutto per servire le grandi imprese capaci di generare flussi consistenti di traffico. Al contrario le piccole e medie imprese rimangono "fedeli" al cosiddetto trasporto "tutto strada".



alla propulsione di strategie macroregionali, che riconoscono alla modalità marittima un'importante ruolo di connessione.

Dal 2014 sono state messe a punto strategie, confluite nel piano d'azione dell'Unione Europea per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)⁴, che si basano su quattro pilastri:

- *Blue Growth*: far crescere il sistema marittimo e marino per creare nuovi business ed aree occupazionali;
- *Connecting the Region*: minimizzare le difficoltà di connessione fra i Paesi, sviluppare i trasporti e migliorare l'interoperabilità dei corridoi interni e marittimi;
- *Environmental quality*: migliorare e preservare la qualità dell'ambiente marino;
- *Sustainable tourism*: valorizzare il turismo dell'area migliorando i servizi e destagionalizzando la domanda.

Un'adeguato sistema di infrastrutture e di trasporto costituisce un elemento chiave per l'economia e la sua crescita⁵; dunque, per realizzare questo obiettivo, la Commissione Europea ha individuato nel Libro Bianco del 2011, una serie di obiettivi da perseguire entro il 2050. Tra questi vi sono il graduale trasferimento del trasporto di merci dalla modalità su gomma ad altri modi (entro il 2030 il 30% delle merci, che percorre più di 300 km, dovrà viaggiare su ferrovia o sulle vie navigabili, ed entro il 2050 si dovrà arrivare al 50%) e la creazione, entro il 2050, di una rete ferroviaria europea ad alta velocità.

⁴ Tale piano interessa 8 Paesi: 4 stati membri UE (Italia, Slovenia, Croazia e Grecia) e 4 Stati non UE (Albania, Bosnia ed Erzegovina, Montenegro e Serbia). Per approfondimenti: www.adriatic-ionic.eu

⁵ In generale, l'accessibilità dei Paesi costituisce una variabile che contribuisce positivamente all'aumento della produttività; a livello europeo, infatti, l'industria dei trasporti rappresenta un segmento molto importante dell'economia, contribuendo al 5% del PIL. Si veda il Terzo Rapporto Annuale al Parlamento in www.autorita-trasporti.it/.

2 I TRAFFICI MARITTIMI NEL BACINO ADRIATICO IONICO

2.1 Il traffico di merci

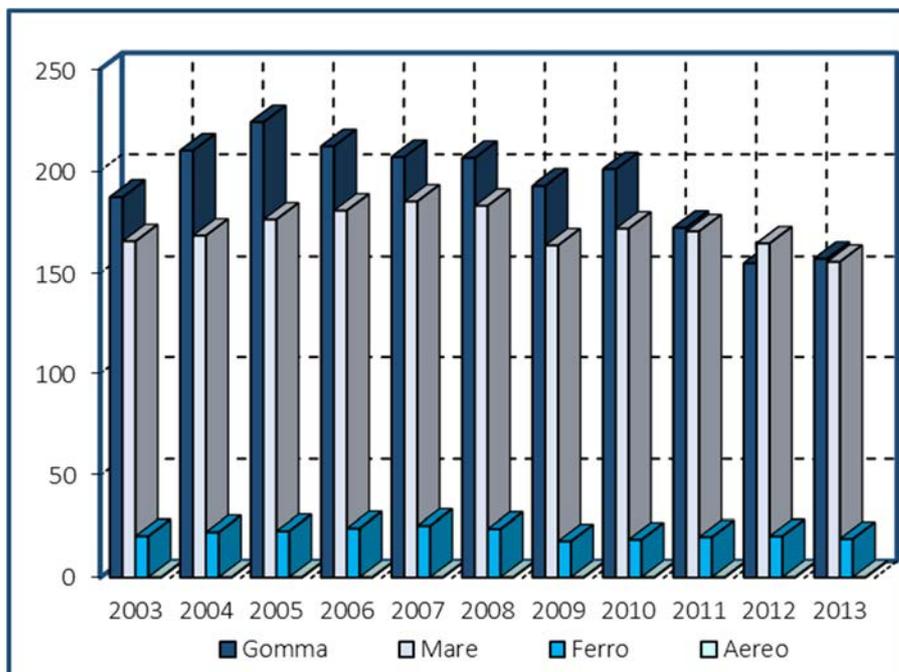
Il traffico merci per l'Italia può essere distinto per modalità: Gomma, Ferro, Mare, Aereo. A livello nazionale la composizione percentuale dei trasporti complessivi per modalità è stata fortemente sbilanciata a favore dei trasporti su gomma e di quelli marittimi, quasi il 95% del totale, le cui quote hanno però presentato andamenti differenziati dal 2003 al 2013.

In progressivo calo il trasporto su gomma, che perde quasi 3 punti percentuali in undici anni, mentre è in aumento il peso dei trasporti marittimi; di modesta rilevanza il trasporto su ferro (5,7% nel 2013) e quello aereo (0,1%).

Le serie storiche evidenziano come, a fronte di flessioni di pari misura (nelle tonnellate per chilometro) del trasporto di merci su ferro e via mare (nell'ordine del 6%) e di un incremento del 14,5% nei trasporti aerei, i trasporti su strada sono stati quelli a cui si deve maggiormente il calo nei trasporti complessivi tra il 2003 ed il 2013.

Se si guarda al periodo di crisi economica, i trasporti su ferro hanno superato, anche se di molto poco, quelli su strada in termini di variazione negativa (-25%) ed un calo nei traffici di merci è stato registrato anche dal trasporto aereo (-11%).

Grafico 1. Serie storica del traffico merci per modalità di trasporto (miliardi di tonnellate-chilometro)



Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi Confindustria su dati Eurostat, Istat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le merci trasportate via mare possono essere distinte fondamentalmente in:

- Bulk cargo (merci alla rinfusa)
- General Cargo (merci varie)
- Specialized Cargo (merci specializzate)

I diversi tipi di merce che abbiamo visto danno luogo alle categorie di trasporto marittimo riportate nella tabella seguente.

Tabella 1. Categorie di trasporto marittimo

<i>Merce</i>	<i>Trasporto marittimo</i>
Bulk cargo	Bulk transport o Bulk shipping
General Cargo	Liner Transport o Liner shipping
Specialized Cargo	Specialized Cargo Transport o Specialized Cargo shipping

Attualmente le tipologie di merci del trasporto marittimo specializzato sono fondamentalmente:

- *Autoveicoli*. Le navi specializzate in questo tipo di trasporto dette “Pure car and truck carriers” (PCTCs) portano fino a 6000 veicoli.
- *Prodotti forestali*. Per minimizzare i costi del trasporto e della movimentazione, il legname viene prodotto ed imballato in modo standard, ed anche le navi sono progettate per accogliere nel modo più efficiente (carico, scarico e affidabilità del trasporto) questo tipo di merce.
- *Cibi refrigerati*. Si tratta di navi specializzate nel trasporto di cibi che devono viaggiare a bassa temperatura, oppure congelati o surgelati; attualmente sono in concorrenza con il trasporto di linea in contenitori frigorifero ed, in parte, anche con il trasporto aereo.
- *Gas liquido*. Si tratta di nave apposite per il trasporto di “Liquefied Petroleum Gas” (LPG), Gas di Petrolio Liquefatto (GPL), oppure di “Liquefied Natural Gas” (LNG), Gas Naturale Liquefatto (GNL), ma anche di butano, propano, etilene.
- *Prodotti chimici* (in particolare “pericolosi”). Si tratta del trasporto di prodotti chimici che devono viaggiare in cisterne apposite, separate, in navi cisterna appositamente studiate.

Nell’analisi del traffico marittimo di merci è possibile distinguere le seguenti tipologie di merci alla rinfusa (bulk cargo):

Rinfuse liquide (liquid cargo) - Sono merci liquide non condizionate che possono transitare in condotti ed essere conservate e trasportate in cisterne; vi sono compresi i gas che devono essere trattati e trasportati sotto pressione, i liquidi a temperatura e a pressione ambiente, e i solidi in fusione trasportati a temperature elevate (es. petrolio grezzo, olii prodotti dalla raffinazione del petrolio, prodotti chimici liquidi, soda caustica, olii vegetali, vino).

Rinfuse solide o secche (bulk cargo) - Sono merci o carichi non imballati (es. ferro, zinco, bauxite, rottami, granaglie, zucchero, carbone, sabbie, fertilizzanti, fosfati, trucioli ecc...); il carico nei portarinfuse avviene generalmente con pompe, nastri sollevatori, sollevatori a benna, ecc. I cereali, i minerali ferrosi ed il carbone sono detti “major bulk”. I prodotti in acciaio, i rottami di acciaio, il

cemento, il gesso, lo zucchero, i prodotti forestali sono detti “wood chips”. I minerali non ferrosi, lo zolfo ed i prodotti chimici sono detti “minor bulk”.

Merci varie (general cargo) - Sono nello specifico i prodotti dell’industria manifatturiera, ma possono anche essere semilavorati prodotti dall’industria di processo.

La distinzione fra “bulk cargo” e “general cargo” non è così netta come può sembrare a prima vista. I prodotti forestali possono essere trasportati sia come bulk cargo (per esempio tronchi), sia come general cargo (per esempio legname di misure standard ed imballato). Il legname inoltre può anche costituire specialized cargo, cioè merce specializzata (definizione che riguarda soprattutto: autoveicoli, prodotti forestali, prodotti refrigerati, prodotti chimici, gas liquefatto).

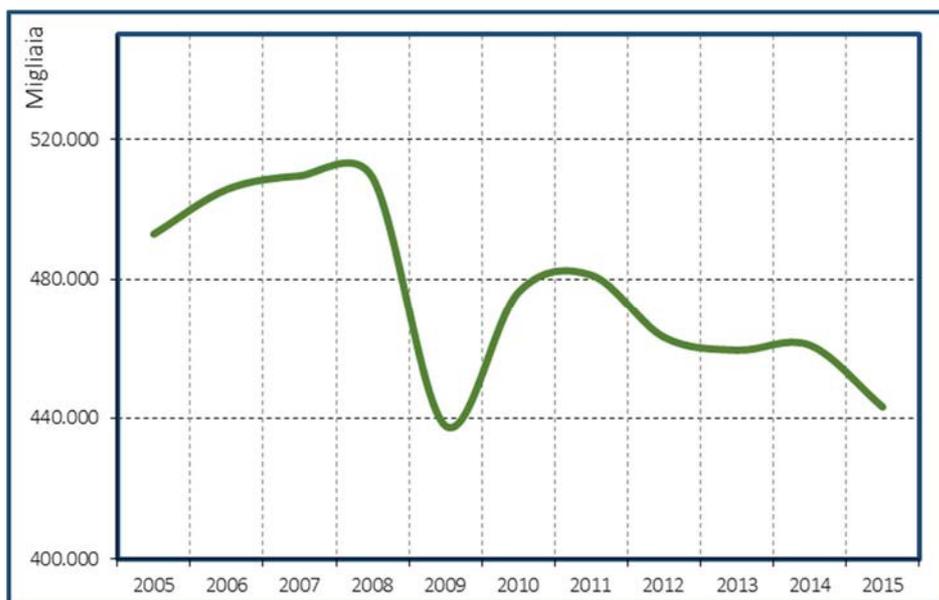
Tale categoria è composta da:

- merci in containers,
- merci sciolte (loose cargo, ossia merci che non sono né containerizzate, né imballate),
- breakbulk cargo (merci che sono imballate in pallet, barili, fusti, sacchi, balle, bidoni, ma non containerizzate).

Il loose cargo e il breakbulk cargo (non considerando in questa tipologia le merci che viaggiano su unità di tipo ro-ro) vengono raggruppate nel termine “conventional cargo” o “other general cargo”, ossia le merci varie che non sono né containerizzate, né viaggiano su unità di carico di tipo ro-ro (talvolta si includono nel breakbulk cargo anche le merci che viaggiano su unità di tipo ro-ro).

Il sistema portuale italiano è collocato, in Europa, al terzo posto (dopo Olanda e Regno Unito) con una quota di traffico merci che, nel 2015, ha raggiunto i 443 milioni di tonnellate. Complessivamente si nota un trend negativo (-4% dei traffici totali tra il 2014 ed il 2015) che ha portato i volumi di traffico quasi ai livelli del 2009, nonostante la ripresa nel biennio 2010-2011 (Grafico 2).

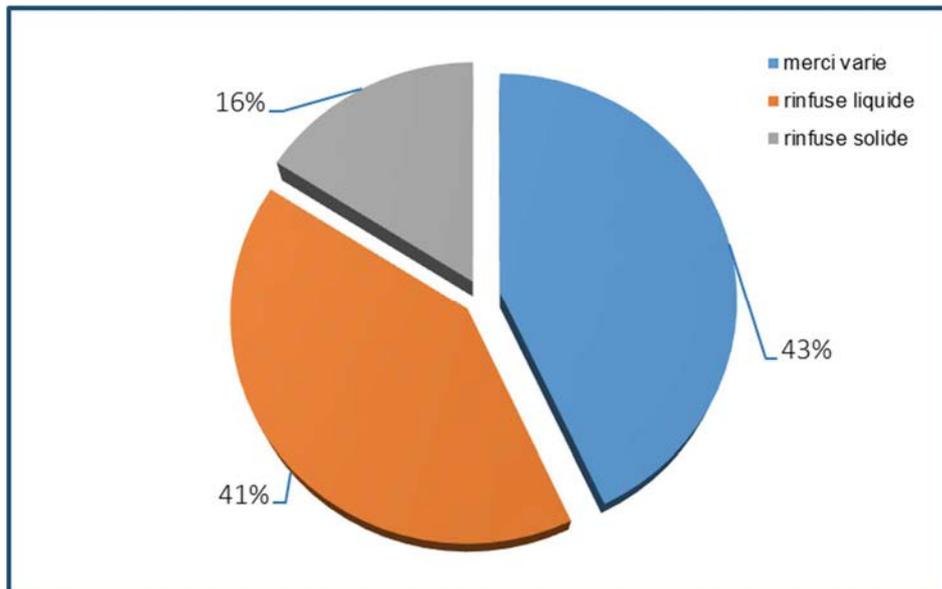
Grafico 2. Andamento traffico totale merci nei porti italiani (anni 2005-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoporti

All'interno del comparto merci, la categoria col maggior peso nel 2015 è stata quella delle merci varie col 43% del totale delle merci trasportate nel sistema portuale italiano, di poco superiore alle rinfuse liquide (41%) (Grafico 3).

Grafico 3. Segmentazione del traffico merci in Italia (2015)



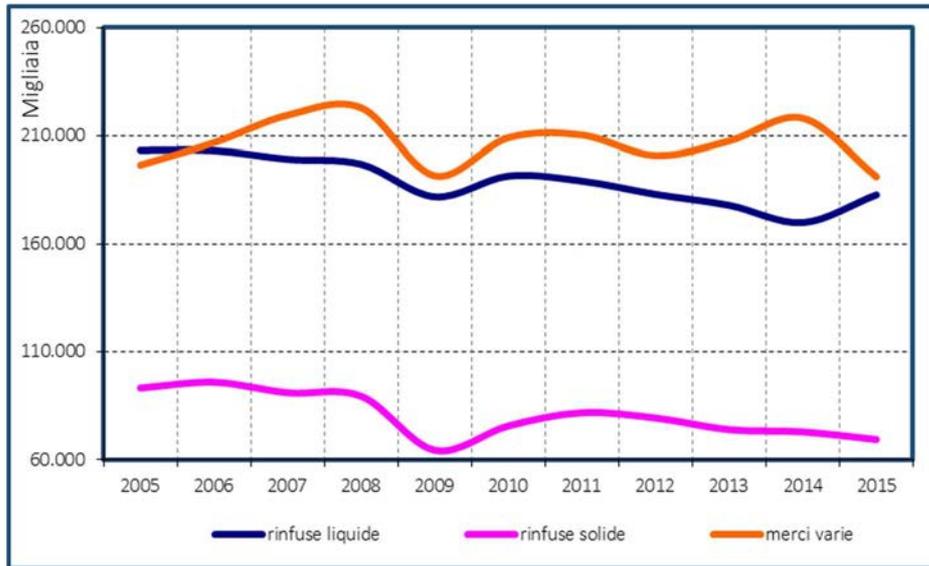
Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoport

La prolungata crisi economica ha avuto conseguenze differenti per ciascun comparto del traffico mercantile marittimo (Grafico 4):

- il segmento delle merci varie⁶ è sceso oltre il livello minimo toccato al 2009, dopo una lieve ripresa tra il 2012 ed il 2014;
- le rinfuse solide non sono riuscite a riassetarsi ai livelli pre-crisi del 2009;
- le rinfuse liquide, seppur in trend negativo, hanno mantenuto un calo ridotto di anno in anno.

⁶ Con "merci varie" si intende un aggregato di container, ro-ro e altre merci, che non possono essere ricondotte alla definizione di rinfuse solide.

Grafico 4. Andamento traffico merci nei porti italiani (anni 2005-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoporti

Le dinamiche, più recenti, dei traffici marittimi nei porti italiani sono risultate piuttosto differenziate essendo, in generale, influenzate dalle seguenti variabili:

- *la specializzazione*: accanto ai grandi porti, che movimentano volumi significativi di merci differenti, il sistema italiano presenta un notevole numero di scali di minori dimensioni fortemente specializzati, sia per tipologia di carico, sia per specifiche categorie merceologiche.
- *il modello distributivo* distinto fra scali di transhipment e porti gateway; nel primo caso, si tratta di porti che dedicano più del 75% della propria attività di movimentazione al trasbordo delle merci da nave a nave, facendo leva su un posizionamento geografico favorevole che consente loro di intercettare le navi porta-container, che si muovono lungo le grandi rotte transoceaniche; i porti gateway sono invece localizzati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione dei carichi e rappresentano, di fatto, una porta d'accesso ad aree economiche di rilievo⁷.
- *il contesto competitivo* (nel quale operano): alla specializzazione produttiva e al modello distributivo prevalente di un porto, corrisponde un diverso contesto competitivo internazionale che può determinare la differente performance di uno scalo o di un sistema portuale, specialmente in concomitanza d'una fase di contrazione del ciclo economico, come quella registrata a partire dal 2008.

I porti del nord Tirreno gestiscono quote di traffico superiori ai porti dell'arco Adriatico (quasi il 40% del volume di merci complessivamente movimentate nei porti italiani), se si

⁷ Il traffico *transhipment* in Italia è concentrato principalmente negli scali di Gioia Tauro (unico porto italiano "nato" per lo sviluppo di questa modalità e, per lungo tempo, principale porto *transhipment* nel Mediterraneo), Cagliari e Taranto. Sono porti *gateway*, quelli dell'Alto Adriatico o quelli liguri e toscani.

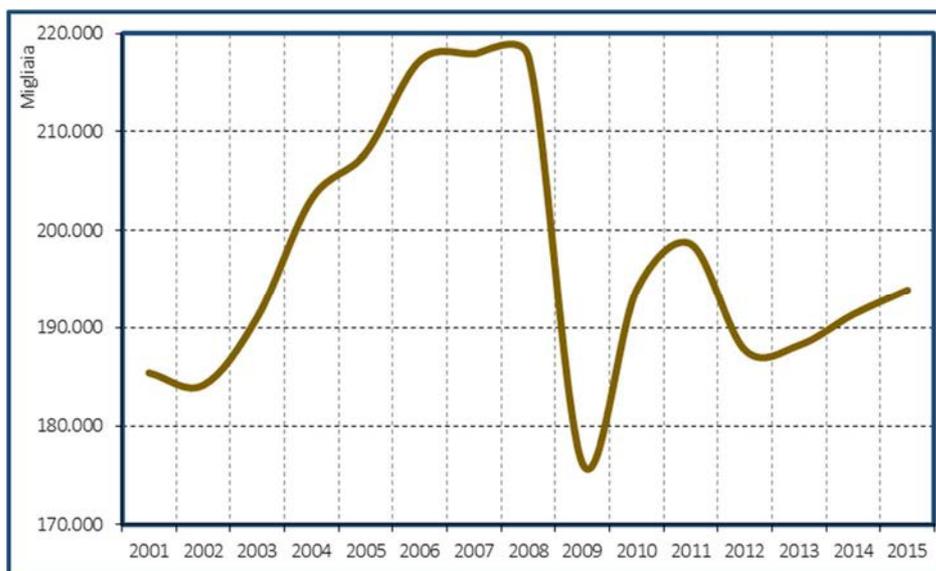
prescinde dal traffico di rinfuse liquide, cioè la movimentazione di petrolio e dei suoi derivati, il trasporto di gas naturale liquefatto ed il trasporto di prodotti chimici.

Le migliori performance dei porti dell'arco tirrenico, rispetto a quelli posizionati in arco adriatico, sono sostanzialmente dovute alla migliore connessione logistica e alla vicinanza geografica con l'area padana centrale (da Novara fino a Brescia), dove si registra una maggiore concentrazione sia di attività produttive sia di potenziali consumatori.

L'arco adriatico, invece, serve sostanzialmente l'area industriale collocata nella circoscrizione nord-orientale, dove i livelli di concentrazione dei mercati di sbocco sono leggermente inferiori, così come la presenza industriale, in particolare se si fa riferimento alle imprese di medio-grande dimensione.

I porti presenti nel bacino adriatico-ionico sono eterogenei fra loro; combinano segmenti di traffico differenti (merci e passeggeri) oppure si specializzano: ad esempio, Ravenna nelle merci, Dubrovnik nei passeggeri⁸. Il traffico merci totale registrato dalle Autorità Portuali, per l'Adriatico e lo Ionio (area AI), nel 2015 è stato di 194 milioni di tonnellate (Grafico 5); dunque, il flusso delle merci è aumentato, rispetto agli anni precedenti (+5% sul dato del 2014), riallineandosi ai valori del biennio 2010-2011, dopo il crollo del 2009⁹.

Grafico 5. Andamento traffico merci nell'area AI (anni 2001-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoport

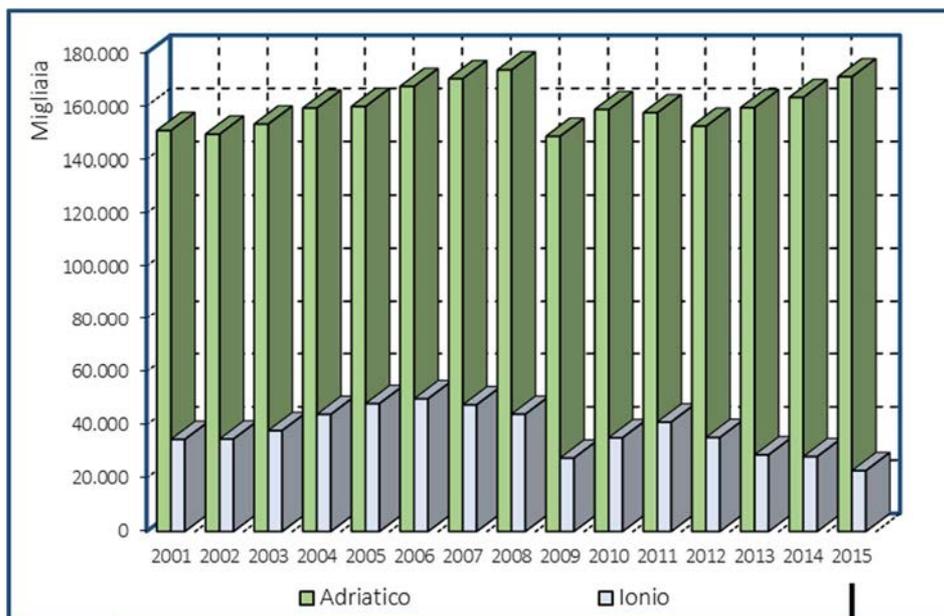
⁸ Attualmente il porto di Taranto è l'unico che non può essere ricondotto ad un modello univoco. Nel corso degli anni si era imposto come hub di transhipment (con un volume di traffico container pari al 50% dell'intera area adriatica-ionica), ma l'abbandono da parte di Evergreen, società azionista, delle attività del terminal container, ne ha indotto la fine dei traffici (azzerati nel corso del 2015). Una probabile riapertura delle attività si avrà all'aggiudicazione della concessione del bando emanato dall'Autorità Portuale [www.port.taranto.it].

⁹ Il 2009 fu l'anno del pieno effetto della crisi economica globale (originatasi da una caduta dei mercati finanziari nell'estate del 2008 e degenerata col fallimento della banca Lehman Brothers). L'industria dei trasporti marittimi fu tra i primi settori a registrarne gli effetti.

Relativamente al dato del 2015, è interessante distinguere la quota del traffico merci dei porti dell'Adriatico¹⁰ da quella dei porti dello Ionio; si evidenzia così la lenta perdita di mercato del porto di Taranto come scalo di transhipment.

La cessione della Evergreen, società azionista, del Terminal Container del porto di Taranto, ha notevolmente ridotto il volume dei container trattati (22 tonnellate al 2015, rispetto all'apice di 49 tonnellate nel 2006); attualmente l'Autorità Portuale di Taranto sta selezionando, tramite bando pubblico, una società che sia in grado riportare in attività lo scalo.

Grafico 6. Andamento traffico merci in area AI (anni 2001-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoporti

In area adriatico-ionica, il traffico delle merci è gestito principalmente dal porto di Trieste, che dal 2013 mantiene la gestione di 56-57 milioni di tonnellate di lavorati; mentre ciascuno degli altri porti esaminati non raggiunge neanche la metà del traffico merci triestino.

In questo caso va, tuttavia, specificato che la parte consistente del traffico merci è rappresentato dalle rinfuse liquide (tre quarti del totale), poiché Trieste è il punto di approvvigionamento dell'Oleodotto TAL (Oleodotto Transalpino che collega Trieste con la Baviera).

Nel 2015, il porto di Trieste ha movimentato un volume annuale record, con un lieve incremento del +0,1% rispetto all'anno precedente, che lo conferma quale primo porto d'Italia per movimentazione di merci (Grafico 7).

¹⁰ Porti dell'Adriatico: Ancona, Bari, Brindisi, Dubrovnik, Durazzo, Koper, Ploce, Ravenna, Rijeka, Split, Trieste, Venezia e Zadar. Porti dello Ionio: Patrasso e Taranto.

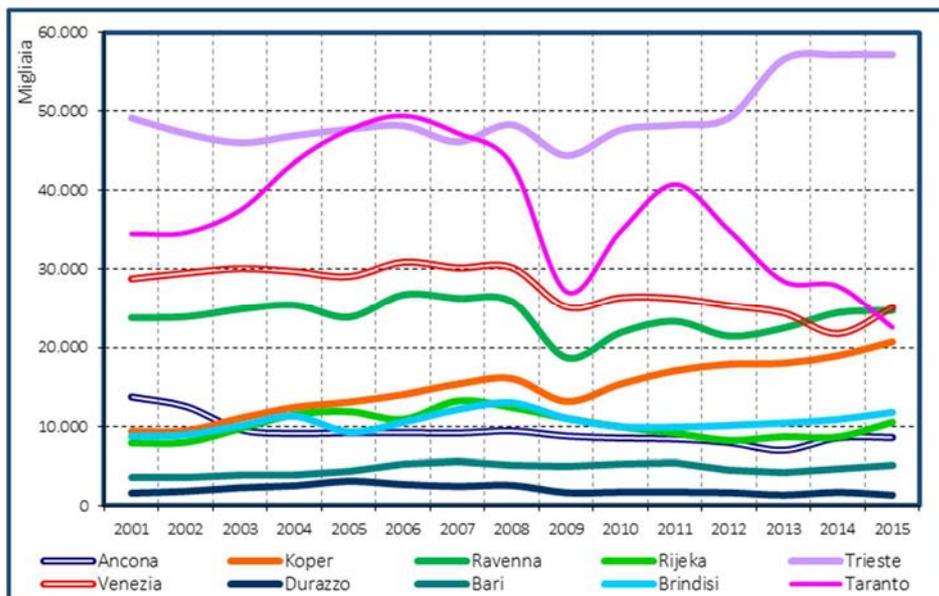
Venezia risulta il secondo porto dell'area adriatico-ionica con circa 25 milioni di tonnellate di merci, riavvicinandosi, dopo il forte calo del 2014, ai trend elevati del decennio 2001-2011.

Lo scalo sloveno di Koper registra la migliore performance; i buoni risultati, registrati nel 2015, con quasi 21 milioni di tonnellate, rappresentano un traffico aumentato rispetto al 2014 (circa 19 milioni di tonnellate) che consente la conferma dell'andamento positivo attestatosi fin dal 2001.

Il porto di Ancona, invece, mantiene un andamento stabile (rispetto al netto calo tra il 2002-2003) e nel 2015 si è assestato attorno a 8,6 milioni di tonnellate di traffico merci, inseguendo il trend positivo del porto di Brindisi (11,8 milioni di tonnellate) e di Rijeka (10,5 milioni di tonnellate).

Il porto di Durazzo ed il porto di Bari hanno andamenti costanti fin al 2001 e movimentano quantitativi di merci inferiori rispetto agli altri porti analizzati; nel 2015 Durazzo ha avuto un traffico merci di 1,3 milioni di tonnellate, mentre Bari ha raggiunto i 5 milioni di tonnellate.

Grafico 7. Andamento traffico merci nei principali porti AI (anni 2001-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

Riguardo al versante adriatico al 2015, Venezia, pur guadagnando il 16% sulle rinfuse liquide e il 18% sui contenitori, ha perso sulle rinfuse solide e ha chiuso con un totale di 25.104.218 tonnellate di merce movimentata, contro le 24.738.989 tonnellate del porto di Ravenna.

Se non si considerassero le rinfuse liquide, il confronto sarebbe nettamente favorevole a Ravenna con oltre 20 milioni di traffico, rispetto ai poco più di 16 milioni di Venezia.

Lo stesso dicasi per Ancona che ha movimentato complessivamente poco più di 8,6 milioni di tonnellate di merce (di cui oltre 4,7 milioni di merci liquide) e per Trieste che,

al netto del petrolio (41 milioni di tonnellate), è risultata abbondantemente dietro sia a Ravenna che a Venezia (con circa 16 milioni di tonnellate).

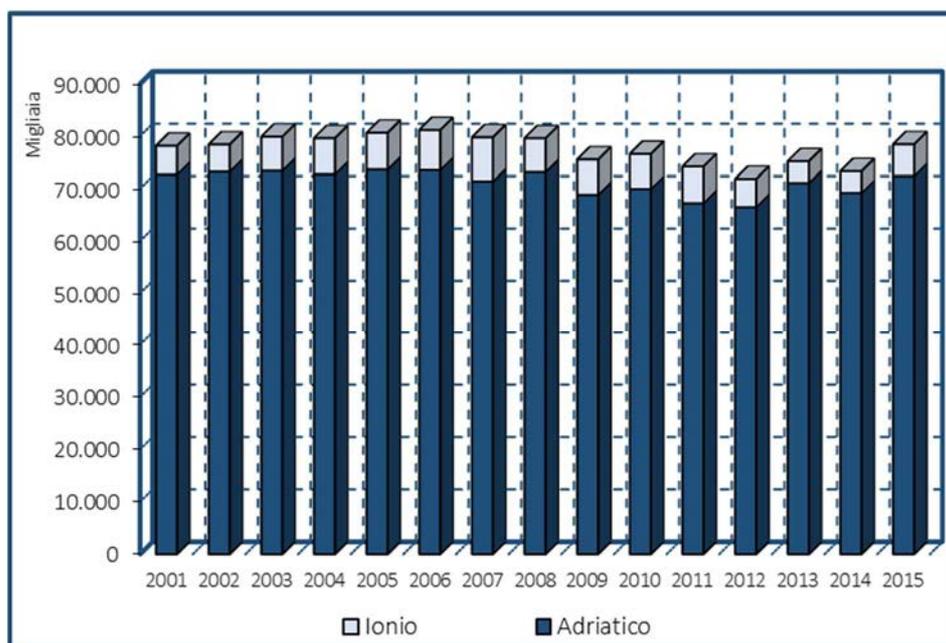
2.2 Le rinfuse liquide

La movimentazione delle rinfuse liquide è stata soggetta, in questi ultimi anni, all’impatto della riduzione sia dei consumi di energia primaria, sia dell’impiego di olii combustibili per la generazione elettrica; tutto ciò ha ridotto notevolmente la domanda di trasporto di idrocarburi.

Il traffico marittimo delle rinfuse liquide nell’area adriatico-ionica ha avuto un andamento pressoché costante, solamente tra il 2009 ed il 2012 c’era stato un leggero calo; il trend positivo dell’ultimo biennio (2014-2015) è sicuramente segno di recupero economico e di riassetamento dei traffici (attorno agli 80 milioni di tonnellate, dato quasi costante prima della crisi).

Grazie alla portata di questo segmento di mercato del traffico marittimo, alcuni porti, come ad esempio Trieste, Venezia, Rijeka ed Ancona, possono posizionarsi tra i principali porti dell’area AI per quanto riguarda il traffico merci.

Grafico 8. Andamento traffico delle rinfuse liquide in area AI (anni 2001-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoport

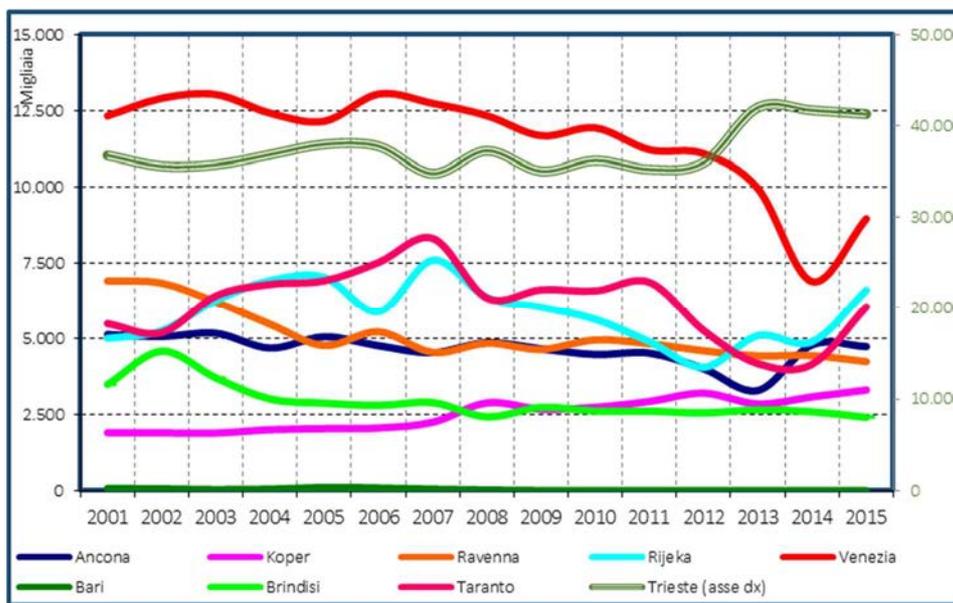
L’andamento del traffico delle rinfuse liquide, tra il 2001 ed il 2015, in area adriatico-ionica, fornisce una panoramica chiara: Trieste ha avuto un ruolo leader, raddoppiando il risultato dei traffici di tutti gli altri porti monitorati.

Al 2015 il traffico delle rinfuse liquide movimentato dal porto di Trieste è ammontato a 41,3 milioni di tonnellate, con un calo minimo del -1% sul dato del 2014.

Il 2015 ha segnato un trend positivo per il porto di Ravenna¹¹, Ancona, Brindisi e Koper evidenziando un traffico che si è attestato attorno ai valori del 2014.

I porti di Venezia e Rijeka, nel 2015, hanno visto crescere il traffico di rinfuse liquide, rispetto al 2014, rispettivamente di +23% e +26%.

Grafico 9. Andamento traffico rinfuse liquide nei principali porti AI (anni 2001-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

2.3 Le rinfuse solide

Il mercato del traffico marittimo delle rinfuse solide è fortemente legato alle strutture portuali e alla loro dinamica operativa, in quanto la movimentazione di questo tipo di merci richiede terminali adatti. Infatti, i terminali per rinfuse solide recitano un ruolo di primo piano nella catena di trasporto collegando i produttori con gli end users; la loro efficienza è influenzata da una serie di fattori interni ed esterni, così come il layout di progetto alla base del concepimento stesso del terminale¹².

Essi svolgono una funzione essenziale, poiché sono i principali responsabili dell'efficienza dell'intera catena logistica e, quindi, il fattore che ne determina più di ogni altro il costo. I terminali per rinfuse solide operano al servizio di navi dotate di grandi stive, di norma

¹¹ Per il porto di Ravenna tra il 2014 ed il 2015 vi sono state molte difficoltà, tra cui un'alluvione senza precedenti, il problema fisiologico dei fondali e l'inutilizzabilità delle casse di colmata, riempite fino al 2011 e mai svuotate.

¹² A differenza di altri tipi di terminali (*terminal container* e *general cargo*), per valutare le strutture dedicate alle rinfuse solide occorre effettuare una prima distinzione in base alla propria funzione primaria, di esportazione o importazione (o anche duplice funzione), essendo progettati ed equipaggiati in modo diverso. I terminali di esportazione si trovano usualmente più vicino alle fonti di materiali sfusi (come ad esempio le miniere) al fine di agevolare i flussi in uscita e gestiscono una varietà limitata di prodotti. Al contrario i terminali di importazione devono coniugare le attività logistiche fronte mare e fronte terra, gestione complessa quando queste azioni avvengono simultaneamente come l'arrivo casuale delle navi ed i servizi *landside* imposti dal destinatario che necessitano di un'efficiente capacità di pianificazione delle operazioni e degli spazi.

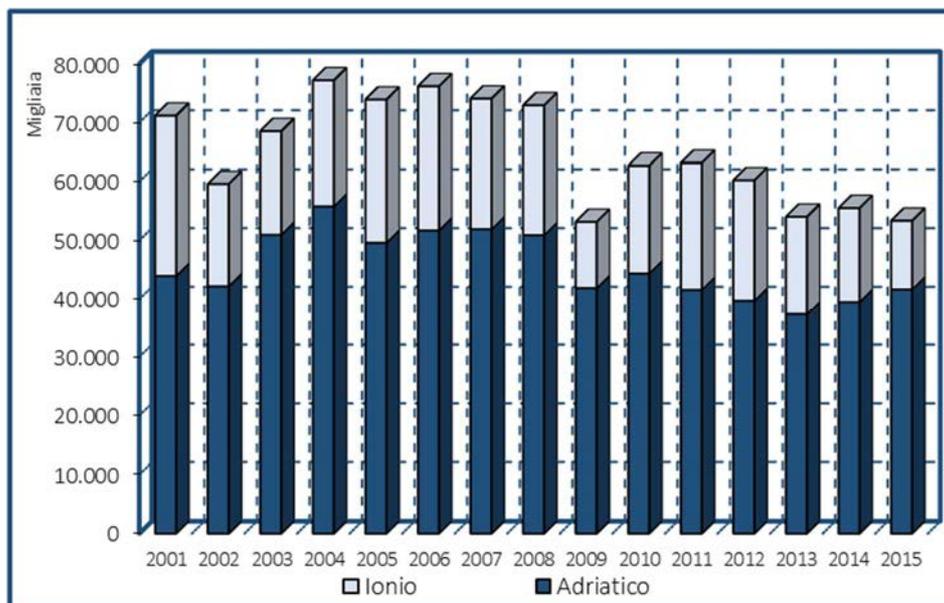
suddivise in compartimenti utilizzabili in maniera selettiva secondo la tipologia merceologica.

L'ubicazione ottimale di questa tipologia di terminali viene determinata da fattori marittimi, quali l'esposizione meteo e la profondità dei fondali, combinati con la facilità del trasporto via terra (strada/ferrovia) e la disponibilità di vaste aree di stoccaggio.

Elemento di forte economia di scala, per la gestione di spazi ed equipaggiamenti e per la specializzazione del personale, è rappresentato dalla concentrazione delle movimentazioni per una o comunque poche tipologie di prodotto in quantità elevate.

La dinamica tendenzialmente declinante che, per questo segmento di traffico si osserva nell'ultimo decennio sui porti dell'area, si associa ad un indebolimento della quota dei porti ionici, solo parzialmente compensata, nell'ultimo triennio, dalla crescita riscontrata nei porti adriatici.

Grafico 10. Andamento traffico delle rinfuse solide in area AI (anni 2001-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoport

Un caso di riferimento importante, per l'area Adriatico-Ionica, è rappresentato dal terminale di Ravenna, la piattaforma per rinfuse solide più grande del Mediterraneo, operante con attrezzature (20 gru di banchina e più di 100 mezzi di movimentazione) e impianti (macinazione, miscelazione, insacco, ecc) distribuiti su 2 km di banchina e 800mila mq di superficie, oltre ad uno scalo ferroviario proprio; questo terminale è in grado di movimentare fino a 7 milioni di tonnellate all'anno tra sbarchi e imbarchi.

Il porto di Ravenna e di Venezia, dunque, movimentano il maggior numero di rinfuse solide di tutto il bacino Adriatico (nel 2015 rispettivamente circa 10 tonnellate e 7,3 tonnellate) (Grafico 11).

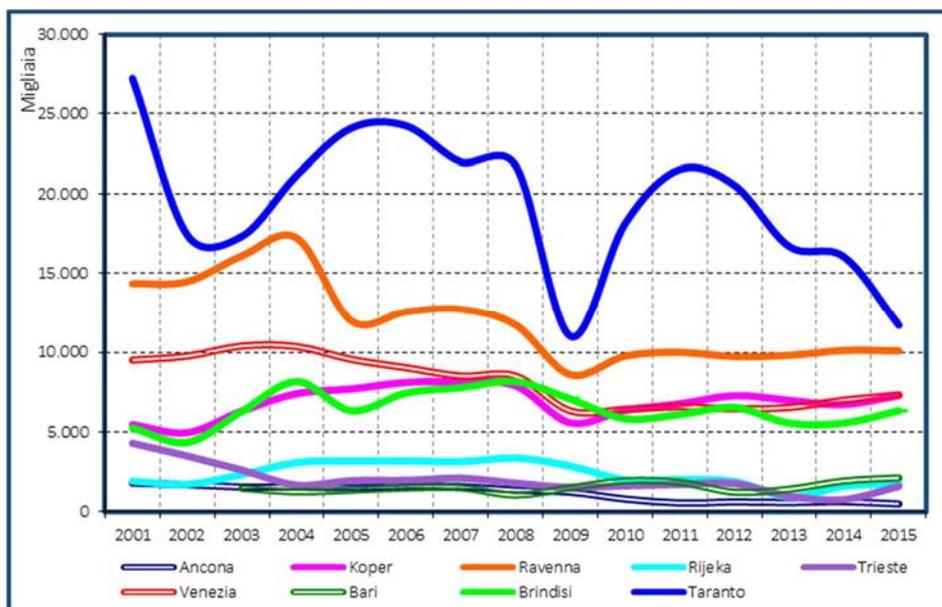
Il porto ionico di Taranto ha un andamento fortemente discontinuo e come già anticipato decrescente negli ultimi anni, poiché la progressiva dismissione del porto come scalo di

transshipment da parte della Evergreen ne ha ridotto fortemente il traffico; al contrario i porti dell'Adriatico, pur soffrendo della situazione di crisi, hanno mantenuto un buon livello.

Relativamente al porto di Trieste, il traffico delle rinfuse secche, al 2015, ha registrato una forte crescita (+107% rispetto al 2014) attestandosi a 1,6 milioni di tonnellate.

Tra gli scali più importanti è Koper che, solo nel 2015, ha movimentato 7,3 tonnellate di rinfuse secche e sta ritornando a toccare gli apici degli anni pre-crisi. Il porto di Koper resta un caso emblematico di sviluppo dei terminal portuali, grazie alla creazione di politiche di sostegno economico per servizi intermodali di trasporto delle merci¹³.

Grafico 11. Andamento traffico rinfuse solide nei principali porti AI (anni 2001-2015; dati in tonnellate)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

2.4 Il traffico container

Il contenitore, o meglio il traffico marittimo in contenitori, fu inventato da Malcom McLean detto the “father of containerization”. McLean era un uomo d'affari americano, fondatore della “McLean Trucking” azienda di trasporti, che comprò la “Pan-Atlantic Tanker Company”, una compagnia di navigazione marittima; poi ribattezzata “Pan-Atlantic Steamship Company”. Egli adattò una nave cisterna al trasporto dei contenitori e la ribattezzò “Ideal-X”; con questo modello navale iniziò ad operare un traffico di contenitori (58 containers da 35 piedi) fra Newark e Houston nel 1956. Già nel 1957 la prima nave portacontenitori vera e propria, la “Gateway City”, composta da cellule con una capacità di 226 TEU, iniziò ad operare sulla rotta fra Newark e Miami. Successivamente McLean ribattezzò la sua compagnia “Sea-Land” (1960) e, nell'aprile del 1966, operò con la “SS Fairland” il primo servizio transatlantico fra il New Jersey e Rotterdam.

¹³ Per approfondimenti: www.luka-kp.si

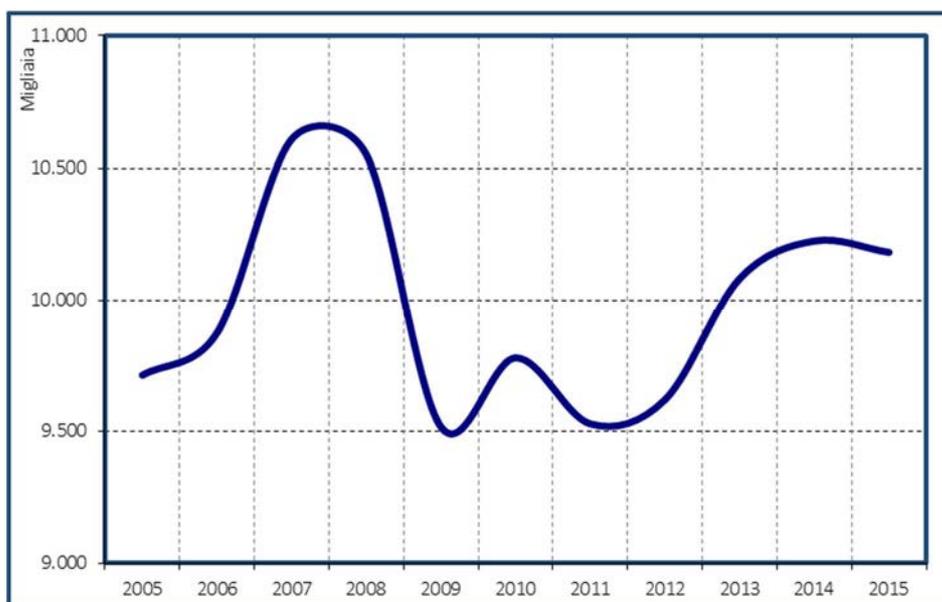
La containerizzazione ha avuto molto successo nel primo obiettivo che si era posto: ossia quello di diminuire il tempo speso nei porti da una nave che trasporta merci varie. In base ad un confronto fra un servizio con nave portacontaineri ed un servizio svolto con una nave tradizionale, eseguito nel 1985, risultò che quella tradizionale spendeva circa 149 giorni in un anno, ossia il 40% del totale del tempo, nei porti, quella portacontaineri spendeva invece 64 giorni, circa il 17% del totale del tempo.

Il trasporto containerizzato ha permesso, e spinto, lo sviluppo della catena logistica del trasporto porta a porta¹⁴: in cui molte compagnie di trasporto marittimo si sono inserite svolgendo anche il trasporto terrestre (in particolare ferroviario).

Il traffico container italiano (Grafico 12), molto consistente nel Mediterraneo, è decisamente inferiore a quello intercontinentale; circa il 25% dei container movimentati è vuoto.

Influisce notevolmente, sull'andamento del traffico portuale di contenitori, il numero delle linee stabili di collegamento e la dimensione degli operatori del trasporto presenti nelle aree portuali, piuttosto che la potenza industriale o i volumi di scambi import-export della catchment area del porto.

Grafico 12. Andamento traffico container nei porti italiani (anni 2005-2015; dati in TEUS)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoport

E' per tale ragione che i porti italiani, oltre a dover fronteggiare il calo generalizzato della domanda causato dalla grave e prolungata recessione economica che ha colpito soprattutto i paesi dell'area europea, hanno dovuto fare i conti anche con importanti cambiamenti intervenuti nello scenario competitivo di riferimento, in particolare nell'area mediterranea, dove si è assistito all'imponente sviluppo degli scali

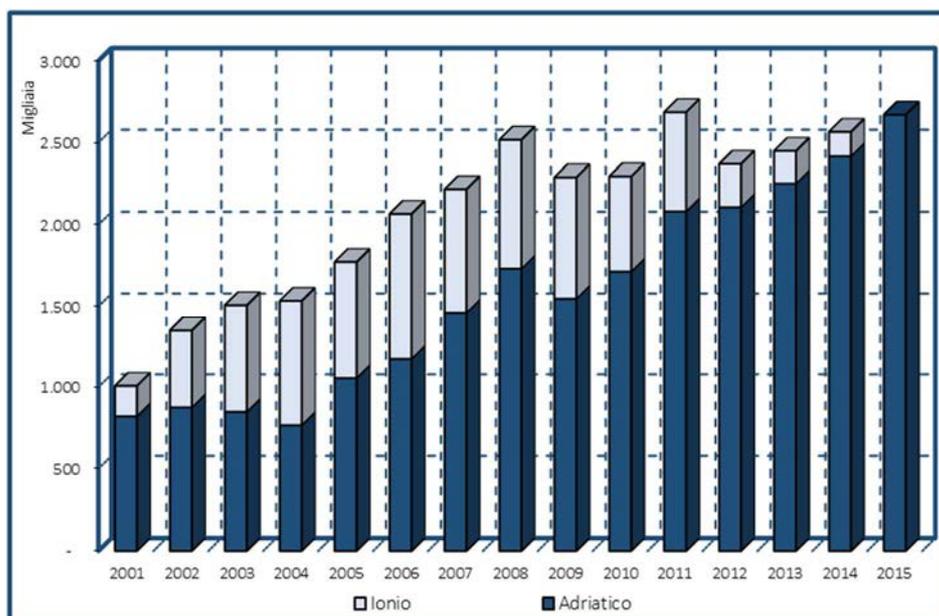
¹⁴ Nella catena logistica, porta a porta, il trasporto marittimo e quello terrestre sono visti come due tratte di un unico spostamento che è operato da un "Multimodal Transport Operator" (MTO).

nordafricani¹⁵. Questi ultimi hanno intercettato crescenti quote di traffico – soprattutto nel segmento transhipment – grazie alla disponibilità di infrastrutture soddisfacenti e all’offerta di servizi a costi che sono all’incirca la metà di quelli che caratterizzano i porti nazionali.

Per quanto riguarda il bacino Adriatico-Ionio, dal 2001 il traffico container è cresciuto quasi costantemente, evitando grossi declini anche nei periodi di maggiore crisi (Grafico 13). Nel 2015 sono stati movimentati ben 2.670.398 TEUS¹⁶ container (+4% rispetto al 2014); questo è stato l’apice dei traffici container sin dal 2001, anche se si tratta di volumi gestiti interamente dai porti dell’Adriatico¹⁷.

E’ evidente come il porto di Taranto abbia prodotto una fortissima crescita, dal 2001 al 2006, raggiungendo un volume di traffico nel segmento container pari quasi al 50% dell’intera area adriatico-ionica. La situazione negli ultimi anni è profondamente cambiata ed ha modificato di conseguenza la composizione interna al dato macroregionale; infatti l’andamento di Taranto quale porto hub, progressivamente abbandonato dai grandi spedizionieri internazionali (in larga parte da Oriente), ha portato alla concentrazione totale nei porti adriatici.

Grafico 13. Traffico container in area AI (anni 2001-2015; dati in TEUS)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoporti

¹⁵ Si fa riferimento in particolare a Porto Said e Damietta in Egitto e a Tangeri in Marocco.

¹⁶ Il TEU (acronimo di twenty-foot equivalent unit) è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, corrispondente a circa 40 metri cubi totali.

¹⁷ Il porto di Taranto è stato man mano abbandonato dai grandi spedizionieri internazionali.

I porti dell'adriatico settentrionale hanno saputo acquisire una maggiore stabilità e crescenti quote di mercato: i porti adriatici che hanno rilevato una maggiore crescita, fin dal 2010, sono stati Koper, Venezia e Trieste.

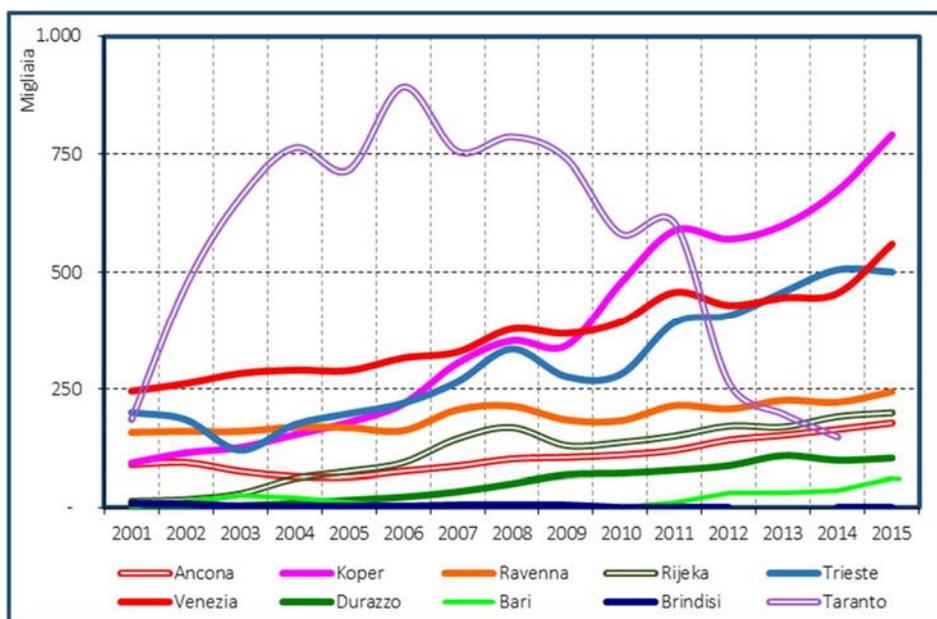
Koper, nel 2015, ha toccato quasi i 791 mila TEUS, perseverando in una rapida e consistente crescita (+17,3% rispetto al 2014).

Venezia, nel 2015, ha raggiunto 506 mila TEUS e pare stia percorrendo, con un anno di svantaggio, la stessa ascesa del porto di Trieste (nel 2014 aveva toccato i 506 mila TEUS).

Il lieve calo (501 mila TEUS, -1% rispetto al 2014) evidenziato nel 2015 dal porto di Trieste, non è un dato significativo; infatti, l'ente portuale ha evidenziato, già nella seconda metà del 2015, la netta ripresa del traffico dei container, tanto da poter assorbire completamente la diminuzione a due cifre iniziata alla fine del 2014 e durata fino al primo semestre dello scorso anno.

Percentuali positive di crescita nel 2015, rispetto al 2014, anche per i porti di Bari (+ 40%, al 2015 con 60mila TEUS), Ravenna (+10%, al 2015 con 245mila TEUS), Ancona (+8%, al 2015 con 178mila TEUS), Rijeka e Durazzo (rispettivamente +4% e +5%).

Grafico 14. Andamento traffico container nei porti principali dell'area AI (anni 2001-2015; dati in TEUS)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

2.5 Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri dell'ultimo decennio risulta instabile: in forte crescita fino al 2008 (quasi 50 milioni di passeggeri) per poi calare repentinamente al 2012 (circa 41 milioni di passeggeri, -17%) ed infine risalire lentamente a 45 milioni di passeggeri nel 2015 (+10% rispetto al 2012).

Grafico 15. Andamento traffico passeggeri in Italia (anni 2005-2015)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoport

Il traffico passeggeri nei porti dell'area adriatico-ionica vive un periodo di crisi già dal 2011, infatti rispetto alla quota del 2015 si son persi 1,8 milioni di passeggeri (Grafico 16).

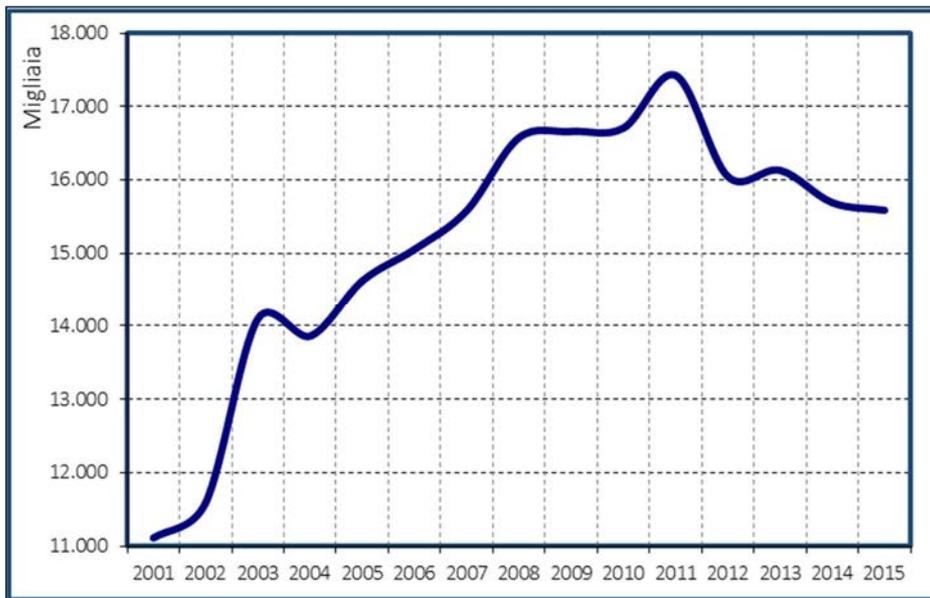
Il crollo più consistente è stato tra il 2011 e 2012, la cui causa è, anche, da ricercare nella crisi dei collegamenti tra i porti adriatici e della Grecia ionica¹⁸. I dati suggeriscono una situazione che tenta la stabilizzazione attorno al livello dei traffici passeggeri degli anni pre-crisi (2007-2008).

Tra le concause della diminuzione del traffico passeggeri va comunque considerata anche la contrazione dei flussi turistici, originata da una minore disponibilità di reddito pro capite e dall'incremento di un'offerta aerea con prezzi competitivi¹⁹.

¹⁸ Per effetto della crisi economica e finanziaria che ha investito la Grecia dal 2008, molte compagnie di navigazione sono entrate in crisi ed hanno dovuto sopprimere servizi, con la conseguente perdita progressiva della propria competitività sul mercato.

¹⁹ Sono stati creati voli diretti verso le località turistiche balneari, in particolare della Grecia, a basso costo; tutto ciò amplia la concorrenza tra i vari mezzi di trasporto. Le compagnie aeree low cost riescono ad avere tariffe ridotte perché utilizzano aeroporti secondari e regionali inutilizzati, la possibilità di sfruttare meglio le rotte point-to-point (voli diretti) che consentono voli più brevi e di sfruttare meglio la capienza dei velivoli, una maggiore densità di posti a sedere, la possibilità di acquistare biglietti tramite canali diretti. Tutto questo ha portato a dei vantaggi per il consumatore soprattutto perché sono aumentate le tratte ed eliminando il modello hub-and-spoke (rete di trasporto aereo con scalo aeroportuale) caratterizzato da ritardi e complessità organizzativa. Oltre alla riduzione dei prezzi, le compagnie low cost riescono a segmentare meglio i prezzi; infatti per uno stesso volo riescono a fare circa 13 -14 prezzi, da pochi centesimi di euro fino a circa 150 -160 euro acquisendo in tal modo anche più clienti.

Grafico 16. Andamento traffico passeggeri in area AI (anni 2001-2015)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoporti

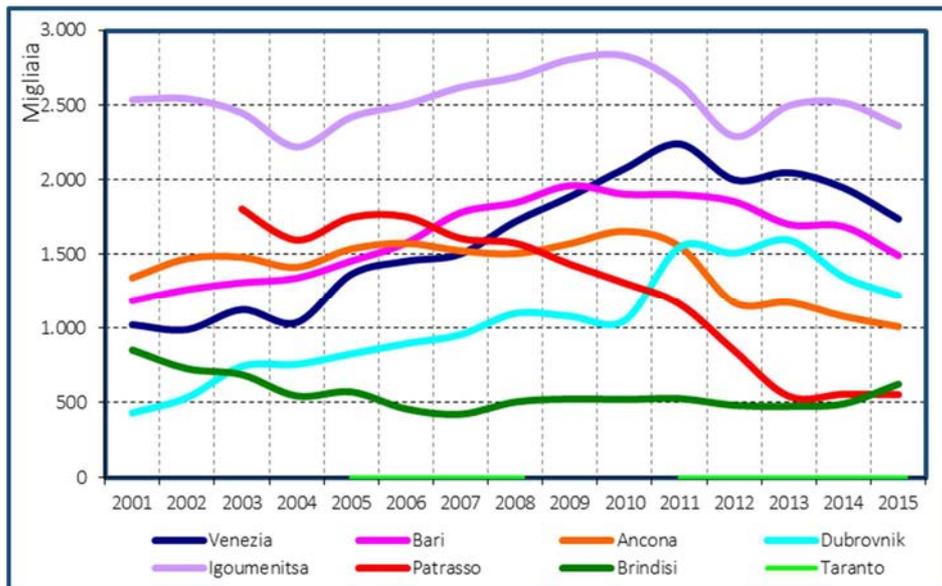
L'ultimo biennio (2014-2015) è risultato negativo per tutti i porti principali del bacino adriatico-ionico (Grafico 17), tranne per il porto di Brindisi che ha avuto un consistente rialzo (+27%).

Al 2015, sia il porto di Venezia sia il porto di Bari hanno perso all'incirca la stessa quota passeggeri (rispettivamente -11% e -12%); mentre Ancona ha perso il 6% del traffico passeggeri, rispetto al 2014, ma in questo caso la tendenza al ribasso è stata molto più forte dal 2010.

Per quanto riguarda il porto di Venezia, nel novembre 2015 è stato avviato il primo servizio intermodale nave/treno tra Grecia ed Europa centrale, attraverso il terminale veneziano di Fusina. E' il primo servizio interamente intermodale che collega Germania e Grecia, lungo l'autostrada del mare Patrasso-Venezia ed il porto-corridoio Brennero-Venezia.

Sul fronte dei porti greci, nel 2015 è continuata la contrazione del traffico passeggeri sia per Patrasso sia per Igoumenitsa; quest'ultimo porto, in particolare, si aggirava nuovamente attorno alle quote basse (già rilevate nel 2004 e nel 2012) di circa 2,3 milioni di passeggeri.

Grafico 17. Andamento traffico passeggeri nei porti principali dell'area AI (anni 2001-2015)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

2.6 Traffico crocieristico

Dopo essere cresciuto ininterrottamente fino al 2011 ed aver attraversato una fase di alternanza di variazioni positive e negative nel triennio 2012-2014, il traffico crocieristico nel nostro Paese sembra aver ingranato nuovamente una buona marcia, tornando a far registrare nel 2015 una crescita, sull'anno precedente, dell'8%.

Per il 2016, il traffico crocieristico stimato nei porti italiani dovrebbe raggiungere una quota pari a circa 11,4 i milioni di passeggeri, con un incremento del 6% rispetto ai 10,8 milioni di passeggeri movimentati nel 2015²⁰ (Grafico 18).

²⁰ Lo prevede "Risposte Turismo", società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, che ha presentato queste stime incluse nella sesta edizione dello "Speciale Crociere", la pubblicazione annuale dell'azienda dedicata all'analisi dell'andamento del settore in Italia.

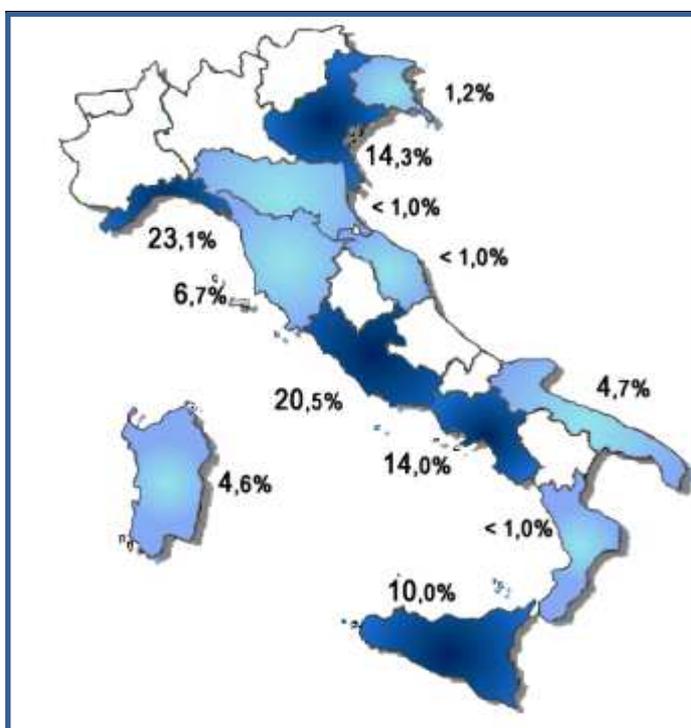
Grafico 18. Traffico crocieristi in Italia (anni 2006-2015)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoport

Le prime tre regioni per movimento passeggeri sono state la Liguria, il Lazio ed il Veneto, che hanno concentrato nel 2015 circa il 58% dei passeggeri movimentati.

Figura 2. Ripartizione per regione della movimentazione passeggeri del traffico crocieristico italiano (anno 2015)



Fonte: Risposte Turismo (2016), Speciale Crociere.

La leadership della Liguria (diventata dal 2014 la prima regione crocieristica italiana) è stata confermata sia in termini di passeggeri che di toccate nave. Il Friuli Venezia Giulia ha guadagnato una posizione andando a superare l'Emilia Romagna, grazie alle attività di imbarco e sbarco dei passeggeri nel porto di Trieste, registrando una variazione sull'anno precedente del 203,5% in termini di passeggeri.

Tra le prime cinque regioni, solo la Sicilia ha fatto registrare una variazione negativa in passeggeri movimentati; ben otto sono le regioni con almeno un segno meno a conferma dell'attuale fase altalenante. Campania, Toscana, Sardegna, Friuli Venezia Giulia e Marche sono state, invece, le uniche regioni a registrare un segno positivo.

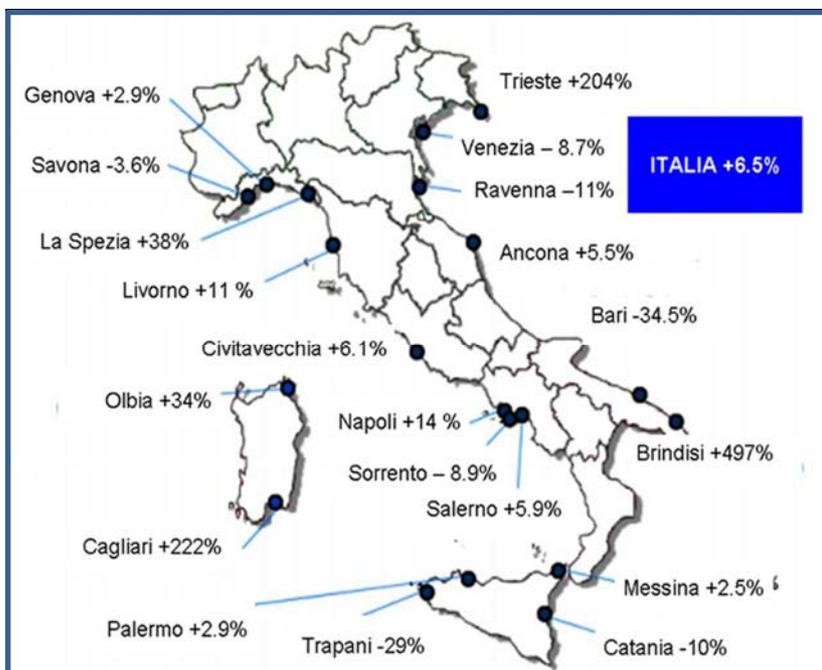
Anche nel 2015, solo tre regioni italiane fra le quindici che si affacciano sul mare non registrano traffico crocieristico.

Analizzando le variazioni dei primi venti porti italiani per crocieristi movimentati, emerge come nell'ultima decade tutti i porti siano cresciuti. Gli aumenti più evidenti, grazie ai risultati positivi raggiunti nel 2015, si sono registrati a Brindisi, Cagliari e La Spezia.

Nel 2015 la situazione, rispetto all'anno precedente, ha manifestato un aumento generale del traffico crocieristico italiano, con tre porti a variazione positiva a tre cifre: i porti di Trieste (+204%), Cagliari (+222%) e Brindisi (+497%).

Tuttavia il quadro non è del tutto omogeneo; va infatti ricordato come su tali variazioni incida in modo rilevante il valore assoluto di partenza, molto basso per alcuni porti.

Figura 3. La crescita dei primi 20 porti crocieristici italiani per passeggeri movimentati (variazioni 2015-2014)



Fonte: Risposte Turismo (2016), Speciale Crociere.

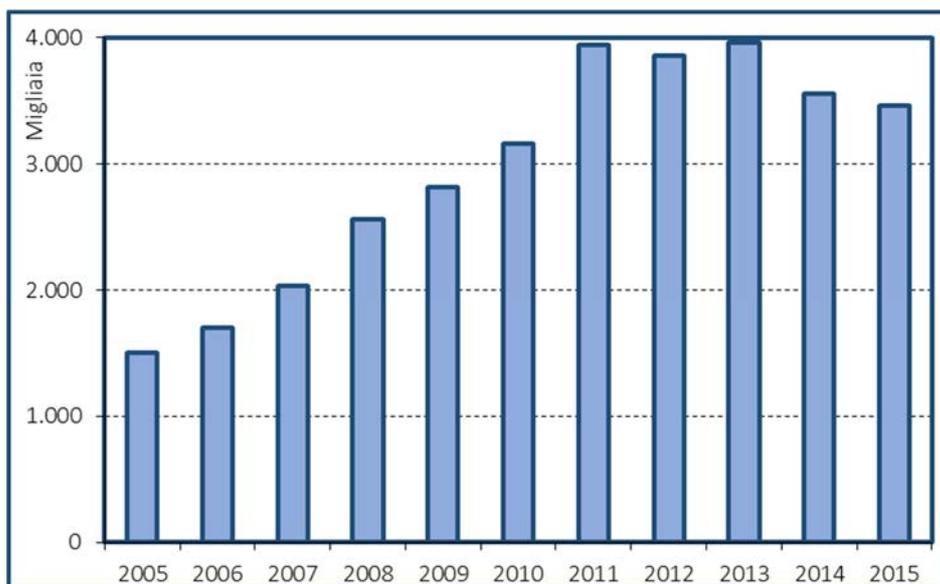
Nel 2015 sono ventiquattro i porti crocieristici italiani che hanno movimentato almeno 20.000 passeggeri²¹. I dati consuntivi del 2015, relativi ai singoli scali crocieristici, confermano Civitavecchia primo *home-port* italiano (maggior numero di imbarchi e sbarchi) grazie a circa 2,3 milioni di passeggeri movimentati, seguito da Venezia e Napoli, rispettivamente con circa 1,6 milioni e circa 1,2 milioni di passeggeri²².

Dall'andamento dei dati sul traffico crocieristico si evince che è un mercato fortemente legato alla presenza di località turistiche prestigiose, in grado di attirare notevolmente la domanda turistica (ad esempio Venezia e Dubrovnik).

Certamente è da considerare come ragione della flessione che ha caratterizzato il biennio 2014-2015, la tendenza a costruire navi da crociera sempre più grandi (lunghe oltre 270 metri, con capacità per oltre 3mila passeggeri), che richiedono infrastrutture portuali adatte: alcuni porti del bacino adriatico non riescono ad ospitarle²³.

Dal 2013 i movimenti dei passeggeri nell'area adriatico-ionica sono stati in calo (-10% tra il 2013 ed il 2014; -3% tra il 2014 ed il 2015); ciò risulta in controtendenza rispetto alla crescita continua del mercato crocieristico (fin dal 2005).

Grafico 19. Traffico crocieristi in area AI (anni 2005-2015)



Fonte: ISTAO – elaborazione dati Assoporti

Leader nel mercato crocieristico è rimasta Venezia, anche se, rispetto all'apice del 2013, i valori sono diminuiti (-10% solo fra il 2014 ed il 2015).

²¹ Porti con più di 20.000 passeggeri movimentati nel 2015: Civitavecchia (2.271.650), Venezia (1.582.481), Napoli (1.269.571), Savona, Genova, Livorno, La Spezia, Palermo, Bari, Messina, Cagliari, Olbia, Salerno, Brindisi, Trieste, Catania, Trapani, Sorrento, Ravenna, Ancona, Portoferraio, Giardini Naxos, Amalfi e Porto Torres.

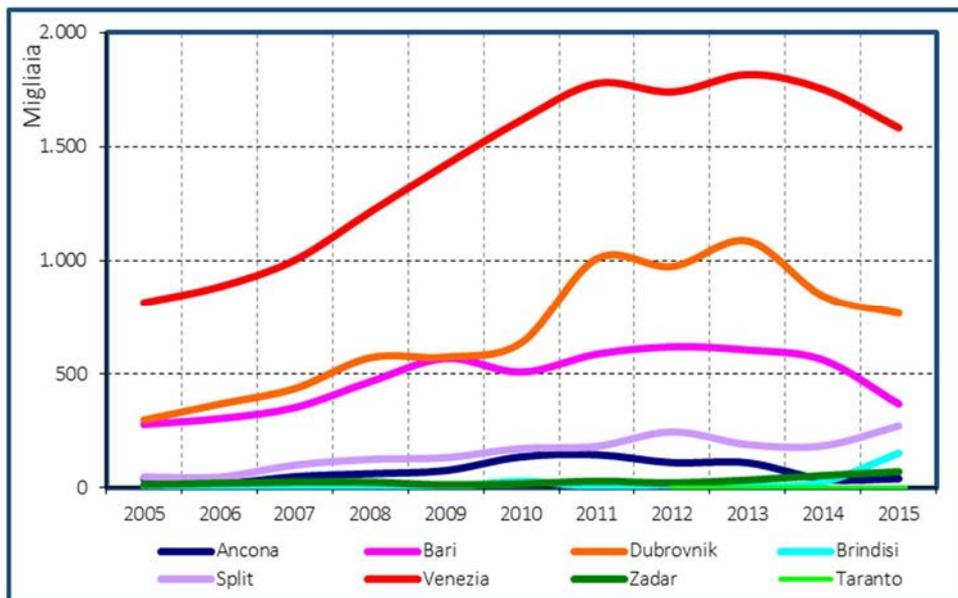
²² Fonte Assoporti.

²³ Vi è il rischio di una selezione dei porti, per quanto riguarda le grandi compagnie di navigazione, dovuta fondamentalmente alla presenza di moli abbastanza lunghi e con aree attrezzate per l'accoglienza del turista.

Anche i porti di Bari e di Dubrovnik hanno avuto un leggero calo fra il 2014 ed il 2015, rispettivamente -34% e -9% .

La dimensione del traffico crocieristico del porto di Brindisi nel 2015 si è sestuplicata rispetto al 2014: da circa 26 mila crocieristi (nel 2014) si è passati a circa 152 mila (nel 2015).

Grafico 20. Andamento traffico crocieristi nei porti principali dell'area AI (anni 2005-2015)



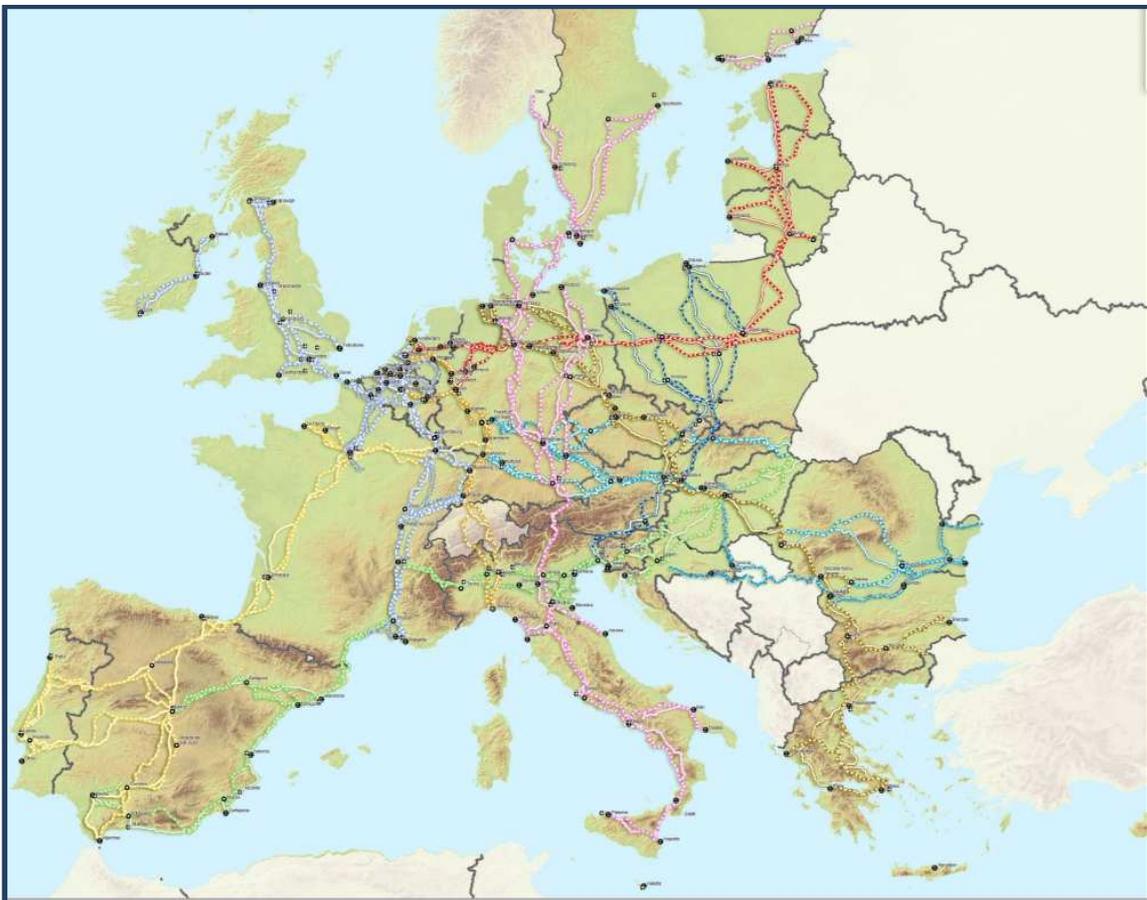
Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

3 LE POLITICHE EUROPEE DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE: LE RECENTI REVISIONI

La politica dell'UE in tema di trasporti si delinea nel 1993 sulla base del Titolo XVI del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, con la creazione e lo sviluppo delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T, acronimo inglese di Trans European Network-Transport).

Tali reti mirano ad interconnettere le infrastrutture dei singoli stati in modo da renderne possibile una reciproca interoperabilità: ciò attraverso l'ammodernamento, l'eliminazione di eventuali criticità (colli di bottiglia) e la definizione di standard comuni per la rimozione delle barriere tecniche.

Figura 4. La rete dei corridoi europei (Trans-European transport network/TEN-T Core Network Corridors)



Fonte: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/maps_en

Dal 2009 la Commissione Europea ha avviato un ampio processo di revisione della reti al fine di realizzare un effettivo sistema integrato di trasporto europeo²⁴. Con il Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, tale percorso ha assunto valenza di tipo normativo.

All'interno di tale regolamento viene definita una strategia di sviluppo sulla base di una struttura articolata in un "doppio strato":

- una rete globale (*comprehensive*), costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. L'orizzonte temporale di completamento è il 2050.
- una rete centrale (*core*), che consiste di quelle parti della rete globale che rivestono maggiore importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, in quanto rispecchia l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale. L'orizzonte di completamento, più breve, è fissato al 2030.

Le reti si compongono delle seguenti infrastrutture di trasporto: ferroviario, stradale, marittimo (portuale e cosiddette "autostrade del mare"), vie navigabili interne, aereo, e sono volte a costituire dei corridoi transnazionali di tipo multimodale che creino un tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i maggiori terminali portuali e aeroportuali, generando al contempo un più alto livello di efficienza, sostenibilità, accessibilità e coesione tra territori.

Tabella 2. Porti marittimi dell'area adriatico-ionica

<i>Paese</i>	<i>Rete Centrale</i>	<i>Rete globale</i>
Italia	Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Taranto, Augusta	Monfalcone, Chioggia, Brindisi, Siracusa
Slovenia	Koper	
Croazia	Rijeka	Pula, Zadar, Šibenik, Split, Ploce, Dubrovnik
Grecia	Igoumenitsa, Patrasso	Corfù, Kyllini, Katakolo, Kalamata

Fonte: Regolamento (UE) n. 1315/2013

²⁴ Per la mappa interattiva del sistema integrato di trasporto europeo, si veda: ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Tabella 3. Terminali ferroviario-stradali dell'area adriatico-ionica²⁵

Paese	Rete Centrale	Rete globale
Italia	Padova, Verona, Bologna, Jesi, Bari	Mantova, Rovigo, Manoppello, Catania
Slovenia		
Croazia		
Grecia	Patrasso	

Fonte: Regolamento (UE) n. 1315/2013

Tabella 4. Aeroporti dell'area adriatico-ionica²⁶

Paese	Rete Centrale	Rete globale
Italia	Bologna, Venezia	Treviso, Trieste, Verona, Forlì, Ancona, Pescara, Foggia, Bari, Brindisi, Catania
Slovenia	Ljubljana	Portorož
Croazia		Pula, Rijeka, Zadar, Split, Dubrovnik
Grecia		Corfù, Zante, Ioannina, Patrasso, Kalamata, Kefalonia, Preveza

Fonte: Regolamento (UE) n. 1315/2013

Per gestione finanziaria dei progetti e il relativo monitoraggio è stata costituita un'agenzia esecutiva, denominata INEA (Innovation and Networks Executive Agency)²⁷, che è entrata in attività il 1 gennaio 2014 ed ha sostituito la precedente agenzia (TEN-T EA).

L'INEA provvede, per conto della Commissione Europea, a dare attuazione agli interventi relativi alle reti di trasporto sulla base dei seguenti programmi:

- il programma “Connetting Europe Facility” (CEF);
- parti del programma di ricerca e innovazione “Horizon 2020”, segnatamente ad un trasporto integrato e intelligente (smart), nonché all'efficienza energetica e riduzione dell'inquinamento;
- la parte residua dei precedenti programmi “TEN-T” e “Marco Polo 2007-2013”.

Il programma CEF è uno strumento d'investimento comprendente i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni, attraverso il quale vengono cofinanziati, mediante appositi bandi di gara, i progetti inerenti agli obiettivi prefissati del programma stesso.

Per quanto concerne nello specifico i trasporti, il fondo supporta investimenti nella costruzione di nuove infrastrutture e nella riattivazione o ammodernamento di quelle esistenti. In particolare, sempre all'interno delle reti comprensive e core, risultano di

²⁵ Sono considerati i terminali ferroviario-stradali entro una distanza di circa 150 km dai porti marittimi più vicini.

²⁶ Idem come per i terminali ferroviario-stradali.

²⁷ ec.europa.eu/inea/en



interesse primario i progetti transnazionali, quelli volti alla rimozione dei colli di bottiglia, e di completamento dei collegamenti mancanti.

Il fondo, inoltre, promuove azioni di tipo orizzontale, come i sistemi di gestione del traffico, e sostiene l'innovazione nel sistema dei trasporti, relativamente ad un migliore utilizzo delle infrastrutture, alla riduzione dell'impatto ambientale ed all'aumento dei parametri di sicurezza.

Lo stanziamento complessivo per il periodo 2014-2020 è pari a circa 26,2 miliardi di euro, di cui il 43% riservato agli stati appartenenti al Fondo di Coesione, mentre la restante parte è riservata agli altri stati membri (tra cui l'Italia). La programmazione si articola sulla base di un programma pluriennale, che copre l'intera durata del periodo, e su programmi annuali, che perseguono obiettivi specifici su un arco temporale di due o tre anni, attraverso l'emanazione di appositi bandi, all'interno dei quali sono presentati, dagli stati membri, i relativi progetti.

In merito alle azioni di tipo orizzontale è da segnalare l'attenzione rivolta allo sviluppo delle autostrade del mare (MoS): secondo gli obiettivi dell'UE tale sistema di trasporto deve diventare uno dei perni delle reti TEN-T, favorendo uno spostamento di quote rispetto a quello terrestre. Lo studio "Detailed Implementation Plan" (DIP), delinea linee guida di sviluppo dei porti e della navigazione sulla base di tre pilastri: integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica, sostenibilità ambientale, gestione del traffico e sicurezza.

I fondi CEF per le autostrade del mare supportano le seguenti attività:

- *progetti di implementazione sui collegamenti marittimi*: mirano alla realizzazione di nuovi collegamenti o al miglioramento di quelli esistenti. Tali progetti devono prevedere anche investimenti nelle strutture portuali (per una quota pari al 50% dell'intero ammontare), coinvolgere almeno due porti UE di Paesi differenti (di cui almeno uno di tipo core), un operatore marittimo e possibilmente operatori di trasporto dell'entroterra.
- *progetti di implementazione con benefici di più larga scala*: rientrano progetti di varia tipologia, come, ad esempio, i sistemi di gestione e monitoraggio, di information technology comuni, o le operazioni di dragaggio.
- *studi per azioni pilota*: rientrano studi, non facenti parte di progetti di R&S, che mirano ad introdurre l'utilizzo di nuove idee e tecnologie testandone gli effetti e le problematiche in condizioni di reale operatività.
- *studi (generici)*: si tratta di studi su progetti innovativi che possono apportare benefici su scala regionale o europea; vi rientrano, ad esempio, apparati tecnici, preparazione di applicazioni ICT o nuovi sistemi di sicurezza. Tuttavia il finanziamento di tali studi è rimasto fuori dal bando CEF 2016.

La partecipazione agli studi (studi pilota o generici) è aperta anche a Paesi non UE vicini, mentre non è consentita per i progetti di implementazione, che restano riservati ai Paesi membri dell'UE.

Tabella 5. Studi e progetti MoS finanziati dall'UE in cui è presente l'Italia tra i partecipanti (2014-2015)

Anno	Titolo azione	Tipologia	Stati partecipanti	Investimento	Contributo CEF %
2014	STM Validation Project	Studio	AT,CY,DE,DK,ES,FI,IE,IT,NL,NO,PT,SE,UK	42.977.434	50,00
2014	Fresh Food Corridors	Studio	CY,FR,IL,IT,SI	21.405.945	50,00
2014	Med-Atlantic Ecobonus	Studio	ES,FR,IT,PT	1.543.838	50,00
2014	Poseidon Med II	Studio	CY,EL,IT	53.279.405	50,00
2014	Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping - Innovative Pilot Actions (GAINN4MOS)	Studio + progetto	ES,FR,IT,PT,SI	41.314.934	46,45
2015	Preventing Incident and Accident by Safer Ships on the Oceans	Studio	CY,EL,ES,IL,IT,MT,PT,SE,UK	3.848.834	50,00
2015	Adriatic MoS Upgraded Services - Adri-Up	Studio + progetto	EL,IT	22.725.000	31,38

Fonte: elaborazione su dati UE-INEA

Per quanto concerne l'Italia, è da sottolineare che rispetto al ciclo di programmazione 2007-2013, la distanza tra le linee dettate dalle direttive europee e la pianificazione nazionale si è progressivamente ridotta fino ad arrivare ad una totale sovrapposizione delle strategie e degli interventi.

Gli atti di indirizzo strategico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) sono i seguenti:

- Programma Infrastrutture Strategiche (PIS): presentato con il Documento di Economia e Finanza (DEF), contiene investimenti per opere di rilevanza strategica in ambito stradale, ferroviario, portuale e interportuale, oltre che in altre tipologie di infrastrutture.
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL): previsto dalla legge 164/2014, ha come obiettivo quello “di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”.
- Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS): è suddiviso su quattro priorità con orizzonte temporale 2017, che prospettano un uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità, una continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci, l'introduzione di applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza del trasporto, il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.
- Piano Nazionale degli Aeroporti: il piano individua dieci bacini di traffico omogeneo, determinati in base al criterio di una distanza massima di due ore di percorso in auto da un aeroporto di particolare rilevanza strategica, ed i relativi investimenti infrastrutturali.

- Contratto di Programma MIT-RFI: redatto per il periodo 2012-2016 e progressivamente aggiornato, prevede, tra le varie voci, investimenti atti a trasferire il trasporto merci dalla gomma al ferro.
- Contratto di Programma MIT-ANAS: contiene gli investimenti nelle infrastrutture stradali per il periodo 2015-2019.
- PON Infrastrutture e Reti 2014-2020: interviene nelle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia e prevede investimenti in infrastrutture ferroviarie, portuali e in sistemi di trasporto intelligenti. Il programma si concentra in particolare sulla creazione di uno spazio unico europeo di trasporto intermodale, con focalizzazione nelle reti TEN-T, e sullo sviluppo e miglioramento dei sistemi di trasporto riguardo alla sostenibilità ambientale.

La partecipazione ai bandi CEF ha finora consentito l'approvazione di 33 proposte progettuali con l'assorbimento di circa 1,24 miliardi di euro di contributi europei. Il 13 ottobre 2016 è stato aperto un nuovo bando (con scadenza a febbraio 2017) il cui stanziamento, per gli stati non facenti parte del Fondo di Coesione (tra cui l'Italia), è pari a circa 800 milioni di euro. Nel mese di settembre è stato inoltre aperto il primo bando "CEF Synergy" riguardante, per quanto concerne i trasporti, il miglioramento dell'efficienza energetica e l'utilizzo di energie a basso impatto ambientale.

L'Italia si pone tra i principali paesi percettori di contributo comunitario TEN-T e pertanto con la sua programmazione può condizionare l'allocazione di una quota significativa delle risorse CEF.

3.1 L'approccio per Corridoi e la questione Corridoio Adriatico-Baltico

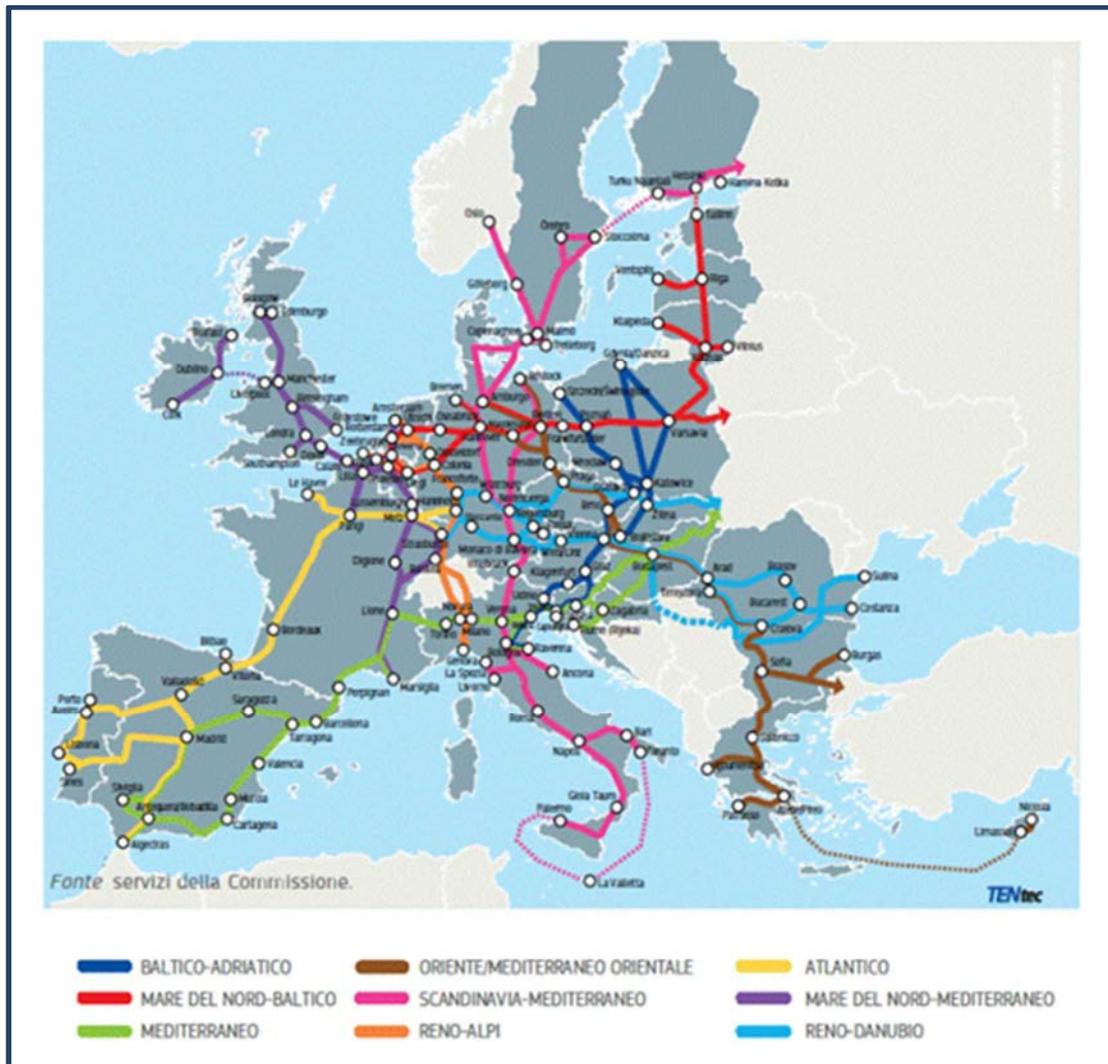
Lo sviluppo della rete centrale TEN-T avviene seguendo un approccio di individuazione di corridoi, i quali "costituiscono uno strumento per facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale" (Reg. 1315/2013). Tali corridoi sono incentrati sulla base dei seguenti tre aspetti:

- a) integrazione modale;
- b) interoperabilità;
- c) sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere e nelle strozzature.

Essi includono i nodi urbani, i porti, gli aeroporti e i loro accessi. Attraversano almeno due frontiere e comportano, dove possibile, almeno tre modi di trasporto comprendenti, qualora applicabili, le autostrade del mare.

Il Regolamento (UE) n. 1316/2013 individua nove corridoi centrali (Figura 5).

Figura 5. I nove corridoi centrali (Trans-European transport network / TEN-T Core Network Corridors)



Fonte: ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Fra questi corridoi, quattro interessano l'Italia; fra quest'ultimi, tre interessano l'area adriatico-ionica.

Corridoio Baltico-Adriatico: si estende per circa 1.800 km dai porti polacchi di Danzica e Gdynia, Stettino e Swinoujscie; attraversa, nelle sue diramazioni, la Repubblica Ceca e la Slovacchia, per poi ricongiungersi in Austria (Vienna), fino ad arrivare al porto sloveno di Koper e a quelli italiani di Trieste, Venezia e Ravenna.

Dall'Austria una diramazione raggiunge Ljubljana. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali.

I progetti principali sono la galleria di base del Semmering e la linea ferroviaria del Koralm (Graz-Klagenfurt) in Austria.

Figura 6. Corridoio Baltico-Adriatico



Fonte: ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: si estende per oltre 7 mila km, dal confine russo-finlandese e dai porti finlandesi di Hamina/Kotka, Helsinki e Turku-Naantali, passa per Stoccolma tramite un'autostrada del mare e attraversa la Svezia meridionale.

Una seconda sezione parte da Oslo per poi ricongiungersi a Malmo. Attraversa quindi la Danimarca, la Germania (collegandosi con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale, l'Italia, tramite il Brennero. A Bologna si collega con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, mentre un'altra sezione attraversa Roma, Napoli per poi dividersi e raggiungere Bari, Taranto sulla costa adriatico-ionica, Palermo e Malta su quella tirrenica.

È inoltre prevista la chiusura del percorso tramite un anello che collega Palermo, Malta e Taranto. Il corridoio include ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e sezioni di autostrada del mare.

I progetti principali di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarn Belt e, per l'Italia, la galleria base del Brennero.

Figura 7. Corridoio Scandinavo-Mediterraneo



Fonte: ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Corridoio Mediterraneo: si estende per circa 3 mila km. Inizia dai porti spagnoli di Algeiras e Cartagena, collega i porti di Valencia, Tarragona e Barcellona, il sud della Francia (Marsiglia), Lione, l'Italia settentrionale (Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste), la Slovenia (Koper, Ljubljana), per arrivare in Ungheria (Budapest) e fino al confine ucraino. Presenta anche una seconda sezione che parte dal porto di Rijeka (Croazia), attraversa la capitale Zagreb per ricongiungersi in Ungheria.

Lungo tale corridoio risiede il 18% della popolazione europea e si sviluppa il 17% del PIL. Il corridoio si compone di ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po. I progetti principali del corridoio sono le linee ferroviarie a scartamento standard UIC in Spagna, la galleria ferroviaria Torino-Lione e il collegamento Trieste/Koper - Ljubljana attraverso la regione carsica.

Figura 8. Corridoio Mediterraneo



Fonte: ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Relativamente all'area adriatico-ionica è da considerare anche un ulteriore corridoio che presenta accessi sul mar Ionio.

Corridoio Orientale-Mediterraneo est: parte da Rostok e Amburgo, in Germania, attraversa la Repubblica Ceca, l'Ungheria, la Romania, la Bulgaria, per arrivare in Grecia fino ai porti di Patrasso e Igoumenitsa e, da Atene tramite un'autostrada del mare, a Cipro.

Include nel percorso il fiume Elba come via navigabile interna.

Figura 9. Corridoio Orientale-Mediterraneo est



Fonte: ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html

Antecedentemente ai corridoi TEN-T, il Reg. UE n. 913/2010 aveva provveduto a definire i *corridoi merci*: tali corridoi sono volti alla creazione di una rete ferroviaria europea di trasporto basata su standard tecnici comuni, in modo da superare le differenze nelle caratteristiche delle singole reti nazionali e favorirne una piena interoperabilità.

Nel 2013 i corridoi merci sono stati aggiornati sulla base dei corridoi TEN-T, di cui i seguenti interessano il territorio italiano:

- RFC 1: da Genova a Rotterdam ed Anversa;
- RFC 3: da Stoccolma ad Augusta e Palermo;
- RFC 5: da Trieste a Danzica;
- RFC 6: da Algeciras a Budapest.

3.2 L'inclusione della dorsale adriatica

La definizione della rete centrale dei corridoi così come individuata nel Regolamento 1316/2013, ha escluso una parte importante della dorsale adriatica: come visto, infatti, il porto terminale del Corridoio Baltico-Adriatico è Ravenna, mentre il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, pur prevedendo una diramazione fino ad Ancona, attraversa la dorsale tirrenica per poi ritornare in quella adriatica in Puglia raggiungendo Bari e Taranto.

È emersa quindi la necessità di un ampliamento della rete lungo tutta la sponda adriatica rimasta esclusa, in modo da connettere la parte meridionale delle Marche, l'Abruzzo, il Molise e l'alta Puglia, e creare un collegamento nord-sud diretto.

Un impulso importante in tal senso, come per altre importanti iniziative di sviluppo del bacino adriatico e ionico, si è avuto con la sopracitata istituzione in sede europea della Macroregione Adriatico-Ionica, il cui pilastro relativo al miglioramento delle connessioni è coordinato da Italia e Serbia.

Il Parlamento Europeo ha infatti approvato, il 28 ottobre 2015, la *Risoluzione su una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica* (P8_TA(2015)0383) all'interno della quale sono enunciate diverse linee di sviluppo riguardanti i trasporti e le reti afferenti a tale area.

Viene innanzitutto posto l'accento sull'importanza di collegare le rotte del trasporto marittimo e i porti con altre parti d'Europa, nonché sulla rilevanza delle interconnessioni con i corridoi TEN-T, invitando i paesi partecipanti a concentrare i loro sforzi sull'attuazione dei progetti che rientrano nell'attuale rete TEN-T e su altri interventi legati alla proposta di estensione della rete all'Europa sud-orientale e Adriatico orientale.

In particolare viene definita l'estensione dei seguenti collegamenti:

- completamento del corridoio Baltico-Adriatico, incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica;
- ampliamento nord-sud del corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- creazione di un corridoio di trasporto su rotaia Alpi-Balcani occidentali;

- miglioramento del collegamento tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali;
- creazione di un itinerario stradale nell'area balcanica tra i porti e i paesi interni e creazione di un'interconnessione con il corridoio Reno-Danubio.

Per quanto concerne quindi la dorsale adriatica, viene espressamente previsto un prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico, in maniera tale da consentire una ricucitura tra Ravenna e Brindisi, con una possibile proiezione dei trasporti su ferro fino a Lecce.

La Risoluzione, inoltre, invita all'ottimizzazione della rete esistente (stradale e ferroviaria) ed indica la necessità di ulteriori infrastrutture, quali il completamento dell'autostrada adriatico-ionica, il miglioramento dei collegamenti su rotaia, anche con le direttrici tirreniche, e lo sviluppo di una ferrovia ad alta velocità.

Per quanto concerne il trasporto marittimo evidenzia l'opportunità di procedere al potenziamento delle strutture portuali per favorire i collegamenti tra le due sponde adriatiche, nonché all'elaborazione di una strategia comune, da parte dei consigli di amministrazione dei porti dell'Adriatico settentrionale, atta a garantire un più efficiente approvvigionamento di merci all'Europa centrale.

Viene infine posto un invito allo sviluppo del trasporto intermodale e delle autostrade del mare, oltre al miglioramento della logistica, attraverso l'utilizzo di tecnologie avanzate che assicurino elevati livelli di sicurezza e sostenibilità ambientale.

Ulteriori impulsi allo sviluppo dell'area provengono dagli strumenti di cooperazione transnazionale: in quest'ambito si inserisce in modo particolare il *Programma di cooperazione Adriatico-Ionica 2014-2020 (ADRION)*, che coinvolge i quattro Paesi membri dell'UE e i quattro non facenti parte (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Serbia).

Il programma si pone l'obiettivo di agire come propulsore delle politiche di sviluppo dell'area, in materia di innovazione, valorizzazione del patrimonio culturale, ambiente e trasporti, favorendo l'integrazione europea e rafforzando la coesione economica, sociale e territoriale. In tema di trasporti, l'asse prioritario 3 (Regione connessa) include, tra gli obiettivi tematici, la promozione del trasporto sostenibile e la rimozione dei colli di bottiglia infrastrutturali.

3.3 Gli interventi infrastrutturali

La situazione infrastrutturale attuale dell'area adriatico-ionica presenta ancora molte criticità, sebbene negli ultimi anni siano stati avviati importanti investimenti e altri siano programmati.

Senza pretesa di esaustività, si presenta un quadro sintetico relativo alla situazione di avanzamento o ai progetti in corso rispetto ad alcune infrastrutture strategiche:

- Ferrovia Adriatica: il raddoppio della galleria di Cattolica con la correzione del raggio di curvatura ha consentito di superare il collo di bottiglia che impediva il transito treni

porta-container di grandi dimensioni (High Cube). Sono in atto investimenti per l'aumento della capacità della linea e la velocizzazione, in molte tratte, fino a 200 km/h per i treni passeggeri. Permane la strozzatura a binario unico tra Termoli e Lesina, il cui completamento non si prospetta di breve periodo, e quella ad Ortona dove i lavori sono rallentati da difficoltà geologiche. Lungo la linea sono in corso anche importanti iniziative da parte di privati, come il terminal intermodale di Foggia-Incoronata e lo scalo merci di Faenza-Villa Selva.

- Ferrovia Venezia-Trieste: anche qui è previsto un progetto di velocizzazione a 200 km/h oltre alla realizzazione di una stazione presso l'aeroporto di Trieste. Più incerto appare invece lo sviluppo della nuova linea ferroviaria ad alta velocità, ostacolato da una pluralità di motivi, quali l'elevato impatto ambientale e l'eccessiva onerosità.
- Collegamento ferroviario con il porto di Trieste: il Protocollo d'intesa, firmato il 15 novembre 2016 prevede il potenziamento del collegamento con la rete ferroviaria nazionale e la connessione con le aree portuali del Punto Franco Nuovo, in modo da aumentare la quota del traffico merci su nave e ferro e garantire un trasporto cargo intermodale tra i mercati europei e mediterranei.
- Ferrovie slovene: è stato completato, a giugno 2016, l'ammodernamento dell'ultima sezione facente parte del Corridoio Mediterraneo, che ne ha consentito l'aumento della velocità a 160 km/h ed ha migliorato la connessione con l'intero corridoio.
- Ferrovie Croate: anche in Croazia prosegue il percorso di ammodernamento delle linee, tra cui un recente stanziamento per la costruzione di una nuova linea lungo il Corridoio Mediterraneo tra Zagabria e Budapest.

Importanti progetti presenta anche la rete autostradale, soprattutto in Paesi non UE, come in Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Albania.

Sono da citare la realizzazione della prima autostrada della Bosnia-Erzegovina, che andrà a creare un collegamento diretto tra il porto croato di Ploče ed il confine con le regioni interne della Croazia, confluenso con l'autostrada Zagabria-Belgrado.

È inoltre in corso la progettazione dell'autostrada da Ploče a Tirana, che nel suo percorso andrebbe quindi a connettere Croazia, Montenegro e Albania.

I benefici di tali infrastrutture non sarebbero naturalmente limitati alla sola crescita delle aree interessate, ma si riverserebbero su entrambe le sponde adriatiche rafforzandone l'integrazione e la potenziale cooperazione economica.

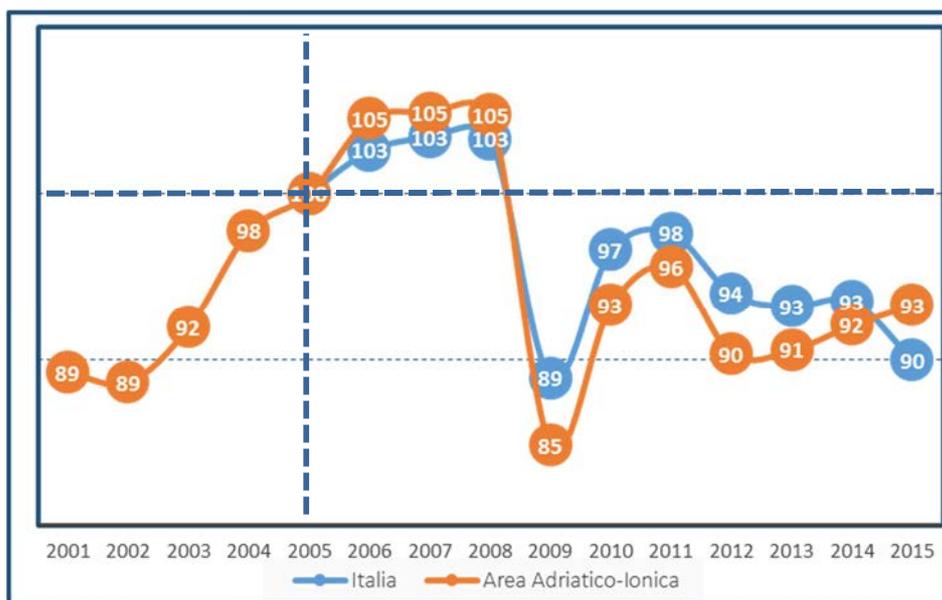
4 CONSIDERAZIONI DI SINTESI

L'evoluzione del settore dei trasporti negli ultimi anni mostra andamenti e tendenze fortemente influenzate da fenomeni congiunturali e modifiche strutturali che hanno coinvolto operatori economici, sistemi-paese e strategie internazionali.

Mentre le dinamiche di medio periodo (ultimo decennio) mostrano un tendenziale incremento di importanza in Italia del *trasporto di merci* via mare, rispetto a quello su gomma, si è registrato un forte impatto della fase di recessione avviata con la crisi internazionale del 2008; nel complesso dei porti italiani, nel 2015, il calo dei volumi di merci trasportate lascia intravedere, al contempo, una persistenza delle difficoltà del sistema produttivo ed il rischio di indebolimento della competitività sul panorama internazionale.

Fa da controcampo a tale quadro, però, il tendenziale trend crescente che si registra in ambito Adriatico-Ionico nell'ultimo triennio (Grafico 21), sintomo di potenziale ruolo sinergico che l'intero sistema potrebbe giocare nel panorama competitivo mediterraneo e globale.

Grafico 21. Indice della dinamica del TRAFFICO marittimo di MERCI (Italia e Area Adriatico Ionica, indice 2005=100)



Fonte: elaborazione Istaio

In tal senso, un ruolo decisivo viene giocato dai porti dell'alto Adriatico che registrano quote (Trieste, Ravenna e Venezia) e dinamiche (Koper) molto interessanti; si pone il particolare rilievo il porto di Koper che mantiene per tutto il periodo una dinamica positiva pressoché regolare, grazie anche agli importanti interventi di potenziamento e integrazione di cui è stato protagonista recente.

Il declino del porto di Taranto, che solo dieci anni fa era il porto principale dell'area per i volumi di traffico merci (volumi più che dimensionati tra il 2006 e il 2015), si ricollega

invece alle recenti vicende che ne hanno fortemente ridimensionato il ruolo di scalo *transhipment*, sopraggiunto in una fase in cui l'apertura e la dimensione del traffico container poteva rappresentare opportunità, da un lato, e sfide, dall'altro.

L'opportunità, pur avendo riguardato praticamente tutti i porti dell'area, è stata colta principalmente proprio da Koper, che su tale segmento ha impostato le proprie strategie di sviluppo e posto le basi per la costruzione di un solido vantaggio competitivo.

La sfida da cogliere è oggi nella capacità di fronteggiare lo scenario internazionale che vede dinamiche molto interessanti (pur se in fase di contrazione congiunturale globale²⁸) del segmento "contenitori", rispetto alle quali la reattività diventa importante per mantenere o conquistare posizioni competitive, a fronte di un panorama in evoluzione progressiva, in cui si affacciano anche altri porti mediterranei molto dinamici e competitivi (in Egitto e Marocco, ad esempio).

Più complessa appare, per i porti dell'area Adriatico-Ionica, la situazione del *traffico passeggeri*. Oltre alle forti ripercussioni della crisi internazionale sulla propensione individuale allo spostamento su rotte internazionali, sui trend rilevati ha indubbiamente inciso la crisi della Grecia, i cui porti gestiscono storicamente i maggiori flussi nell'area.

Grafico 22. Indice della dinamica del TRAFFICO PASSEGGERI (Italia e Area Adriatico Ionica, indice 2005=100)



Fonte: elaborazione Istaio

²⁸ "L'aumento totalizzato a fine 2016, secondo Alphaliner, sarà pari solo allo 0,3% quest'anno e rappresenta l'incremento minimo dal 2009. (...) Dei 30 top ports del mondo, almeno 12 hanno registrato una diminuzione di volumi e di questi sei sono nella classifica top 10 degli scali. Nei primi sei mesi questa élite dei porti, ha registrato un aumento dei traffici solo per lo 0,2% nei primi sei mesi del 2016. In totale sono stati movimentati 184,6 milioni di teu, contro i 184,3 milioni di teu dello stesso periodo dell'anno scorso." (<http://www.themeditegraph.com/>)

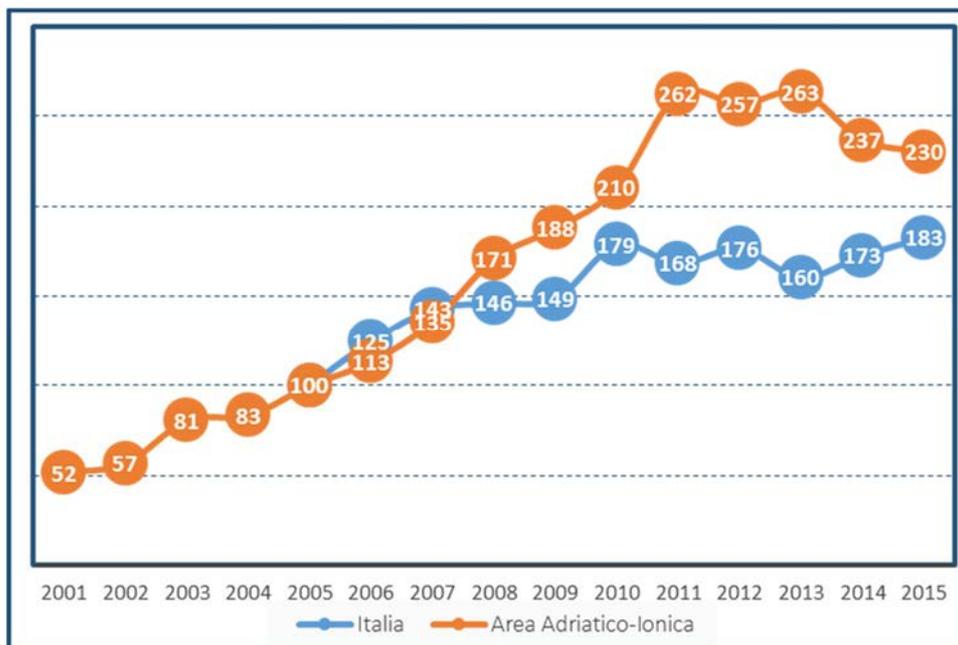
Fortemente ridimensionato il porto di Patrasso negli ultimi dieci anni, anche Igoumenitsa (porto leader nel segmento) mostra difficoltà a mantenere le posizioni pre-crisi, pur faticosamente recuperate dopo la crisi internazionale.

Ma anche gli altri porti dell'Area (con la sola eccezione di Brindisi) vedono chiudere l'ultimo biennio con una sensibile contrazione del numero passeggeri. L'eccezione di Brindisi è un segnale positivo, anche se piuttosto debole (segno positivo solo nell'ultimo anno, partendo da una posizione molto marginale).

Si pone invece in controtendenza il segmento crocieristico che sembra aver risentito in misura meno intensa della crisi internazionale

Oltre a non aver rallentato la crescita fino al 2011, sembra aver raggiunto una sorta di equilibrio negli ultimi anni, ben al di sopra dei livelli di traffico registrati dieci anni prima.

Grafico 23. Indice della dinamica del TRAFFICO CROCIERISTI (Italia e Area Adriatico Ionica, indice 2005=100)



Fonte: elaborazione Istat

La sostanziale stabilità degli ultimi anni emerge da una traslazione della geografia crocieristica all'interno dell'area Adriatico-Ionica, abbondantemente determinata dalle scelte strategiche delle maggiori compagnie di navigazione presenti nel bacino mediterraneo.

Se perdono traffico gli scali che tradizionalmente assumevano la posizione di leadership, si pongono invece in evidenza gli approdi minori, che evidenziano trend positivi negli ultimi anni (Brindisi e Split), talvolta con prospettive di crescita ulteriore (ad esempio il caso di Ancona che, individuata da MSC Crociere come possibile *home port* per il centro Italia, dovrebbe veder intensificarsi sensibilmente traffici e quote del segmento crocieristico).

Alcuni aggiustamenti auspicati nelle strategie europee e la capacità, da parte dei territori che si affacciano sul bacino Adriatico-Ionico, di fare sinergia cogliendo le giuste opportunità per il miglioramento delle connessioni marittime, possono giocare un ruolo decisivo nell'attribuzione di centralità dell'area all'interno del bacino mediterraneo e restituire rilevanza al ruolo di traiettoria logistica privilegiata per i transiti di merci e individui verso i paesi dell'Europa settentrionale e orientale.

4.1 Un focus

Un particolare approfondimento è dedicato ai principali porti del versante italiano (Ancona, Bari, Brindisi, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia) e a quello di Koper.

Nei diagrammi seguenti (Grafici 24 e 26) tali porti vengono osservati su tre dimensioni, sia per il segmento merci (nel suo complesso) che per il segmento container:

- il volume di traffico in valore assoluto (*dimensione della bolla*),
- la variazione percentuale del traffico (indicatore della "dinamica nel periodo", *sull'asse ascisse*),
- la variazione della quota percentuale sul totale dei 17 porti dell'Area AI che lo studio ha analizzato nell'intervallo (per la dinamica delle "quote di mercato", *sull'asse ordinate*).

I tre indicatori sono rappresentati su diagrammi distinti per intervalli temporali di medio (2011-2015) e breve termine (2014-2015).

Ciascun diagramma è diviso in quattro quadranti determinati dai valori medi dei singoli indicatori, calcolati per l'intero sistema AI.

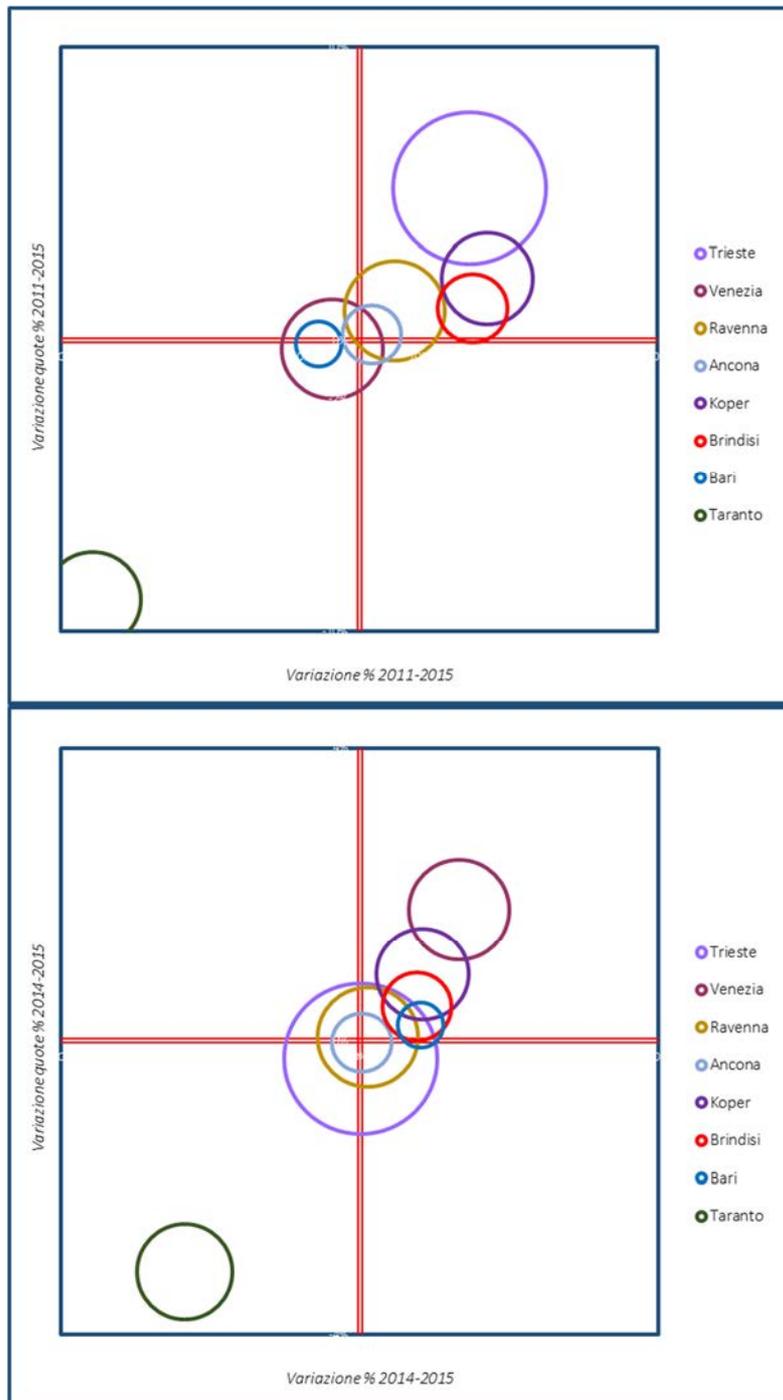
Dai diagrammi seguenti, dedicati rispettivamente al traffico merci nel suo complesso (Grafico 24) e alla sua porzione gestita su contenitori (Grafico 26), si evidenzia quindi il posizionamento relativo alla dinamica recente (riferita ad intervalli temporali distinti) e alla variazione (negli stessi intervalli) delle singole quote.

Se la performance dei porti dell'alto Adriatico emerge con chiarezza, per intensità della crescita dei volumi e per incremento della quota di mercato (Venezia, in particolare, presenta le migliori prestazioni nel quinquennio), è Koper ad assumere una evidente tendenza alla leadership nell'area, con particolare riferimento al segmento dei contenitori, per il quale (oltre ai trend positivi del quinquennio) assume una dimensione tale da farne il principale scalo di tutta la macroarea.

Per quanto riguarda il biennio 2014-2015, per il traffico marittimo di merci, i porti di Trieste, Ravenna ed Ancona si posizionano sostanzialmente in linea con le dinamiche medie dell'Area AI.

Con particolare riferimento ad Ancona, si rileva come, nel 2015, le navi partite e arrivate nel porto (4.482) siano sostanzialmente in linea con i livelli del 2014. Sono state movimentate 8.593.062 tonnellate di merci, pari a +0,3% rispetto al 2014. Questo risultato conferma l'andamento positivo degli ultimi anni in cui la movimentazione di merci è tornata ai livelli del 2010, arrestando il calo progressivo determinato sia dalla crisi economica internazionale, sia dalla riduzione delle attività produttive della Raffineria API di Falconara.

Grafico 24. Diagramma di posizionamento TRAFFICO MERCI (anni 2011-15 e 2014-15, var%, variat. quote)

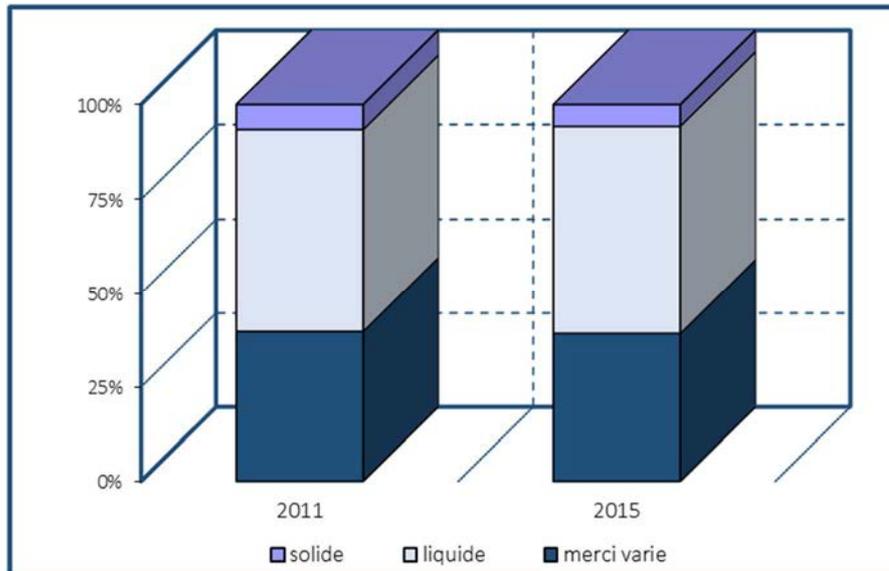


Fonte: elaborazione Istao

La composizione del traffico merci nel porto di Ancona, negli ultimi cinque anni, è comunque rimasta fondamentale invariata (Grafico 25).

È aumentato, seppur di poco, il peso delle rinfuse liquide²⁹, che nel 2015 rappresentano il 55% del traffico totale del porto di Ancona, mentre è diminuita la quota delle merci varie (da 40% a 39%) così come il peso delle rinfuse solide (dal 7% al 6% del totale).

Grafico 25. Composizione traffico MERCI nel porto di Ancona (anni 2011-15)



Fonte: elaborazione ISTAO su dati Assoport.

Va comunque ricordato come promettenti prospettive vadano a prefigurarsi per il porto di Ancona, in particolare sul versante del traffico merci, con riferimento ai programmi di progressiva integrazione tra i nodi della Piattaforma Logistica delle Marche e ai conseguenti ipotizzabili effetti di “impulso al mercato” che da tale integrazione potrebbero generarsi.

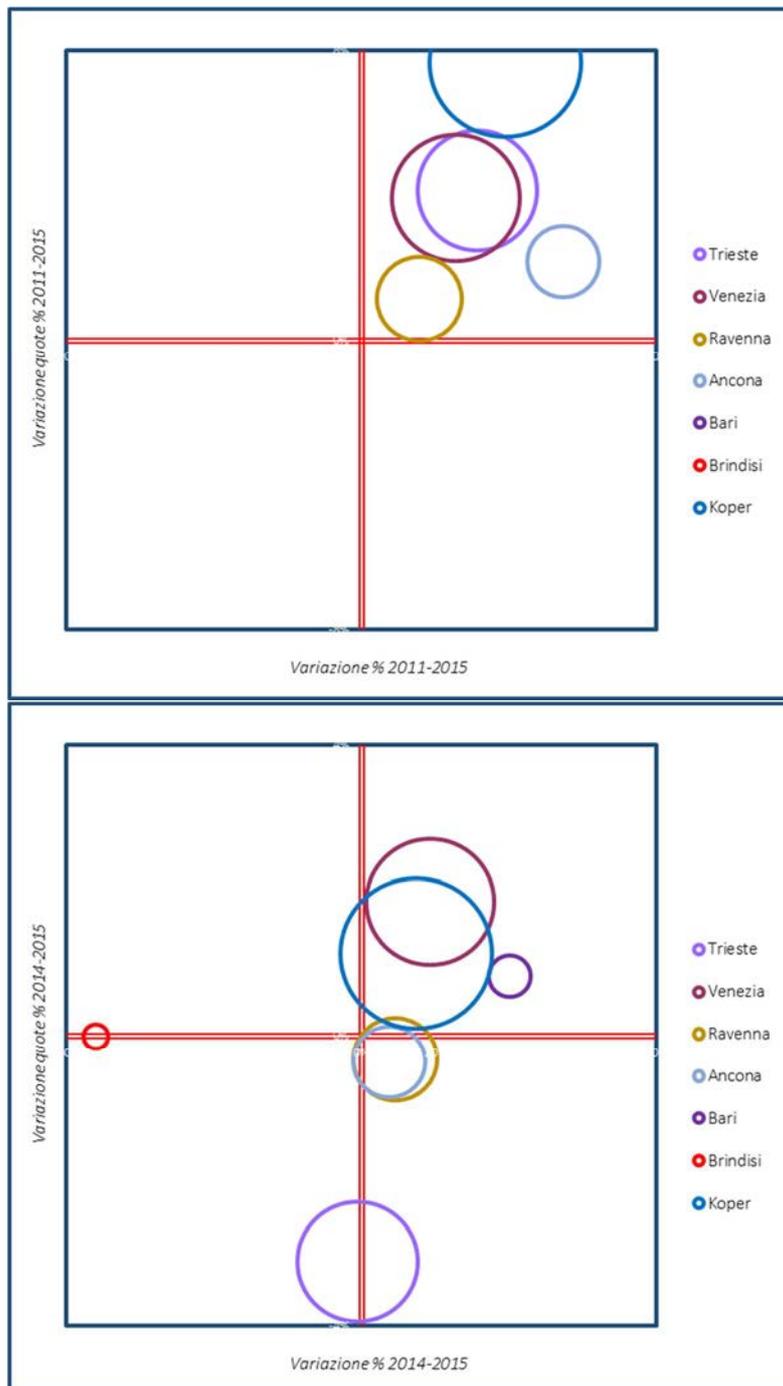
All’adeguamento strutturale della rete ferroviaria, va infatti ad affiancarsi la vivacizzazione che il progressivo completamento del progetto infrastrutturale “Quadrilatero” già produce (e produrrà ancor più in futuro) sull’Interporto di Jesi e la prospettiva di rilancio dello scalo aeroportuale di Ancona/Falconara, magari anche come possibile nodo di una rete più ampia di aeroporti minori³⁰.

Per quanto riguarda il traffico containers (Grafico 26), tra il 2014 ed il 2015, nei porti oggetto del focus si è avuto un aumento del 6% (+127.275 TEUS).

²⁹ Le merci liquide hanno sostanzialmente confermato l’andamento dello scorso anno con 4.724.195 tonnellate (-1%). Nel dettaglio, è cresciuta la movimentazione di petrolio greggio (2.981.583 ton, + 13%), mentre sono calati i derivati del petrolio (1.742.612 ton, -19%).

³⁰ In uno studio realizzato nel 2009, con risorse Unicredit, Istao aveva ipotizzato e analizzato le principali e più immediate aree di integrazione e ottimizzazione gestionale per una possibile “rete collaborativa” di aeroporti regionali: Ancona, Pescara, Rimini e Perugia (ISTAO, *Ottimizzazione del management di una rete integrata di aeroporti regionali*, Ancona, 2009).

Grafico 26. Diagramma di posizionamento TRAFFICO CONTAINER (anni 2011-15 e 2014-15, var%, variaz. quote)



(Nei grafici non è stato considerato il porto di Taranto, poiché non è disponibile il dato del 2015³¹. Nel grafico 2011-15 sono stati omessi anche i porti di Bari e Brindisi, poiché le ridotte dimensioni dei rispettivi volumi, evidenziavano valori di variazione anormali e poco significativi).

Fonte: elaborazione Istaot

³¹ L'abbandono da parte di Evergreen, società azionista, delle attività del terminal container, ne ha indotto la fine dei traffici nel 2015.



Il porto di Venezia ha avuto un aumento di 104.233 TEUS container, tra il 2014 ed il 2015; ciò le ha permesso di aumentare la sua quota di mercato (rispetto al totale dei porti dell'Area Adriatico Ionica) dell'1,85%.

Molto intensa appare la dinamica per il porto di Bari che, per il biennio 2014-15, pur avendo avuto un incremento di traffico container del 67%, ed avendo accresciuto la propria quota di mercato di +0,82%, resta comunque marginale rispetto al quantitativo di container trafficati (appena 60.009 TEUS nel 2015, pari a poco più del 2% del totale dei porti dell'Area AI).

Particolare è anche il caso del porto di Brindisi che, pur risultando di aver perso il 40% del traffico container nell'ultimo anno, ha una quota di mercato talmente ridotta (0,01%) da non incidere sul totale del traffico container complessivo dei porti considerati.

In linea con il positivo trend generale sono invece cresciuti i traffici container, tra il 2014 ed il 2015, per i porti di Ravenna (+10%), Ancona (+8%) e, soprattutto, Koper (+17%).

In tale contesto, per il porto di Trieste nel 2015, un leggero calo del traffico (-4.841 TEUS rispetto al 2014, corrispondente ad un -0,97%) ha comunque significato una perdita di quasi 2 punti nella quota del mercato relativo all'Area AI.

Analizzando più nel dettaglio il dato per il porto di Ancona, si osserva come dal 2011 al 2015 sia aumentato significativamente il traffico di merci in container (da 120.674 TEUS a 178.476 TEUS, pari a +48%), con un incremento dell'8% solo nell'ultimo anno, confermando l'andamento costantemente positivo di questa tipologia di traffico³², legata principalmente ai porti hub di Trieste, Gioia Tauro, Pireo e Malta.

Pur avendo mantenuto in linea con le medie dell'area la dinamica del traffico merci, il porto di Ancona registra dunque la migliore performance relativa nel traffico containers, incrementando di oltre due punti percentuali la sua quota all'interno dell'Area AI.

³² Si tratta principalmente di prodotti chimici e sintetici (255.382 tonnellate, pari al 21% del totale), prodotti alimentari (207.272 ton, pari al 17%) e ferroleghie (ferro, ghisa, acciaio) con 112.201 ton, pari al 9% del totale.

5 ALLEGATO A - SCHEDE DI DETTAGLIO

Nelle schede seguenti, per ciascuno dei porti esaminati, si propone un cruscotto omogeneo di sintesi delle principali informazioni relative al posizionamento nell'ambito dei segmenti di traffico marittimo esaminati.

Oltre ad elementi di natura quantitativa, si propongono anche:

- visualizzazioni, per i principali segmenti, dell'importanza relativa di ciascun porto, rispetto al totale dei porti dell'Area che sono stati selezionati per l'indagine;
- rappresentazioni della dinamica temporale osservabile per ciascun porto, nei singoli segmenti di traffico, con particolare riferimento al periodo 2001-2015.

Figura 10. Schema sinottico delle schede di dettaglio per singolo porto

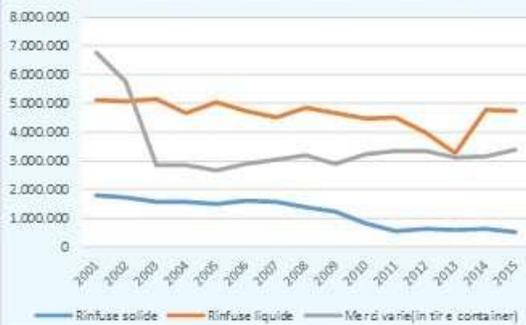


Ancona

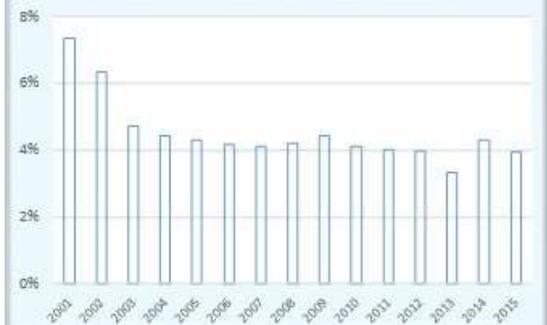
	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	8.593.062	0,3%
Solide	497.205	-22,0%
Liquide	4.724.195	-1,2%
Varie	3.371.662	7,0%
CONTENITORI (TEUs)	178.476	8,2%
PASSEGGERI	1.010.144	-6,5%
Crociere	39.277	5,5%



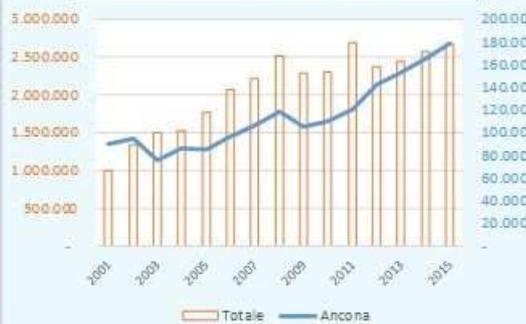
TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



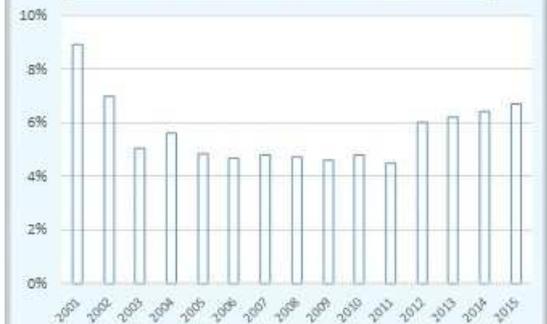
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



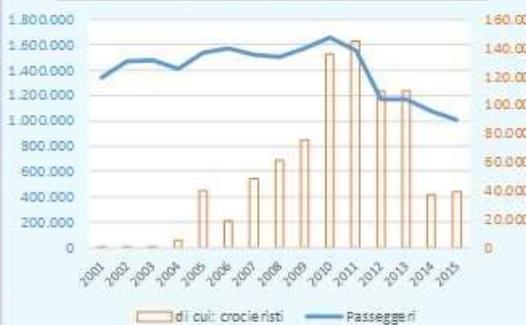
TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



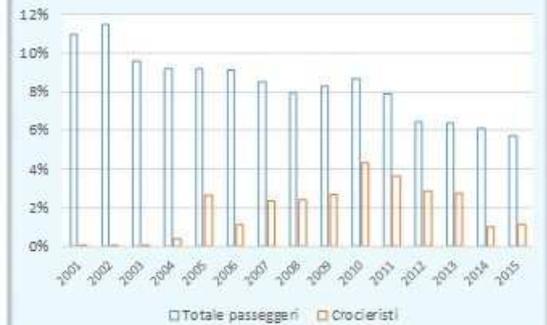
TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)



MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)

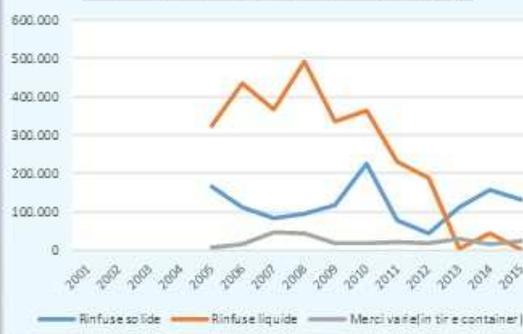


Bar

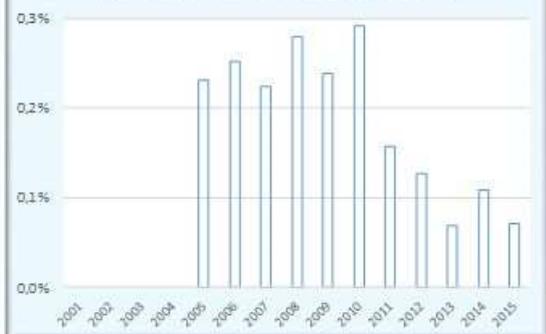
	V.A. 2015	% 2014-15
MERCI (tonn)	155.991	-28,6%
Solide	131.679	-16,3%
Liquide	1.382	-96,9%
Varie	22.930	36,8%
CONTENITORI (TEUs)	-	nd
PASSEGGERI	59.479	-10,5%
Crociere	0	



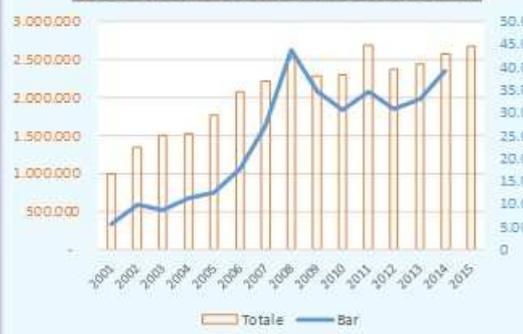
TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



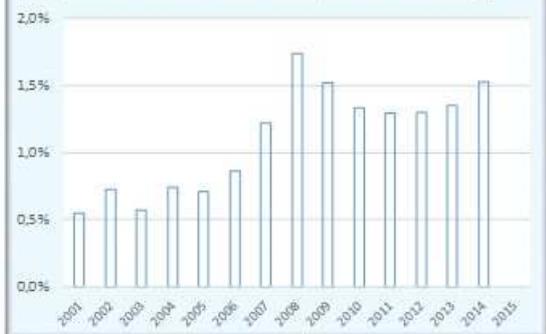
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



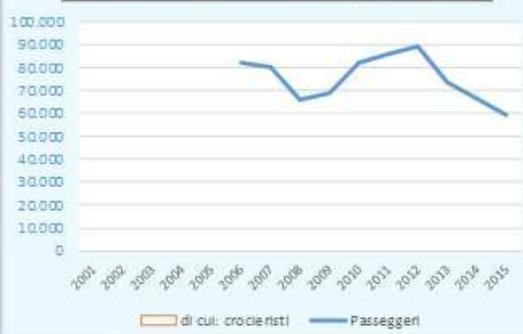
TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)

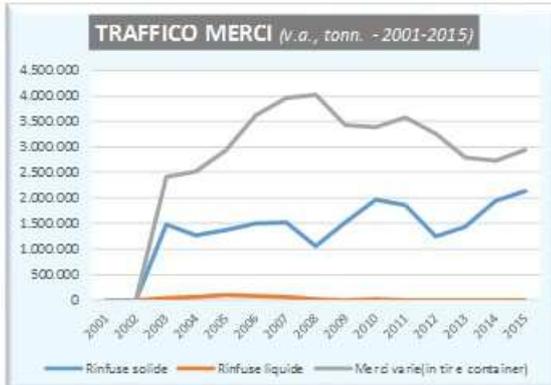


MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)



Bari

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	5.070.224	8,8%
Solide	2.134.379	10,0%
Liquide	0	
Varie	2.935.845	8,0%
CONTENITORI (TEUs)	60.009	67,0%
PASSEGGERI	1.491.966	-11,5%
Crociere	367.791	-34,5%



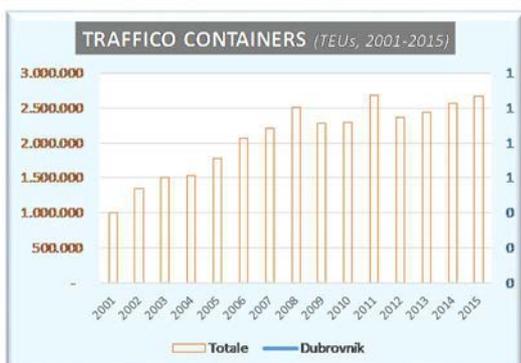
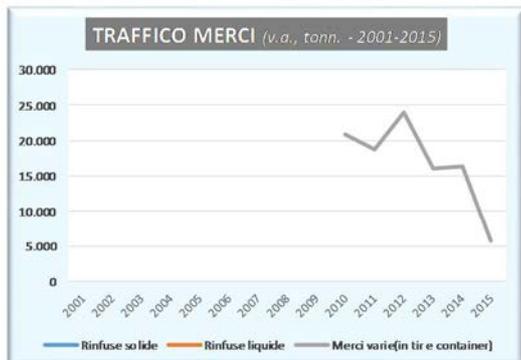
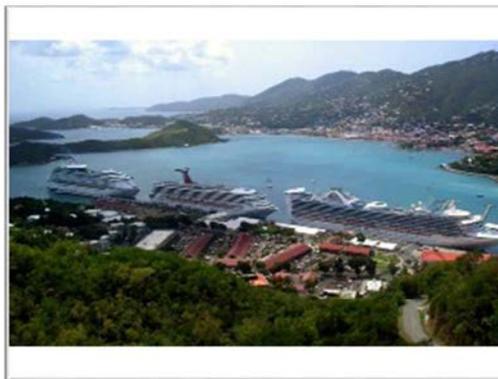
Brindisi

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	11.774.738	8,3%
Solide	6.337.774	13,9%
Liquide	2.400.697	-7,1%
Varie	3.036.267	11,4%
CONTENITORI (TEUs)	329	-41,9%
PASSEGGERI	623.690	26,7%
Crociere	151.922	496,9%



Dubrovnik

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	5.730	-64,8%
Solide	0	
Liquide	0	
Varie	5.730	-64,8%
CONTENITORI (TEUs)	-	
PASSEGGERI	1.220.725	-9,4%
Crociere	768.434	-9,0%



Durazzo

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	1.336.554	-20,7%
Solide	939.631	-20,6%
Liquide	5.472	28,5%
Varie	391.451	-21,5%
CONTENITORI (TEUs)	104.060	4,7%
PASSEGGERI	782.471	0,3%
Crociere	8.060	41,6%



Igoumenitsa

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)		
Solide	-	-
Liquide	-	-
Varie	-	-
CONTENITORI (TEUs)		
	-	-
PASSEGGERI		
Crociere	3.090	-0,2%

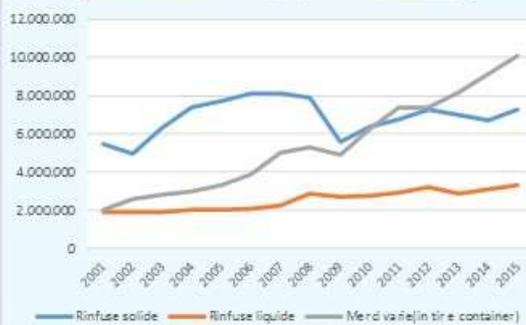


Koper

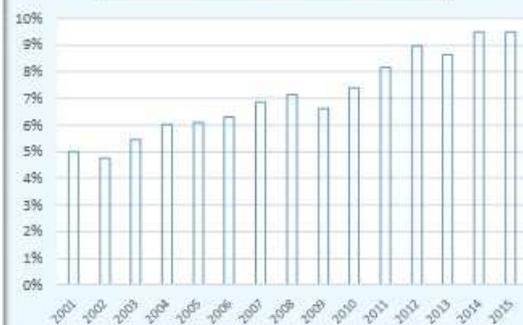
	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	20.711.871	9,2%
Solide	7.295.426	8,5%
Liquide	3.297.225	7,3%
Varie	10.119.220	10,4%
CONTENITORI (TEUs)	790.736	17,3%
PASSEGGERI	57.893	-1,8%
Crociere	57.893	-1,8%



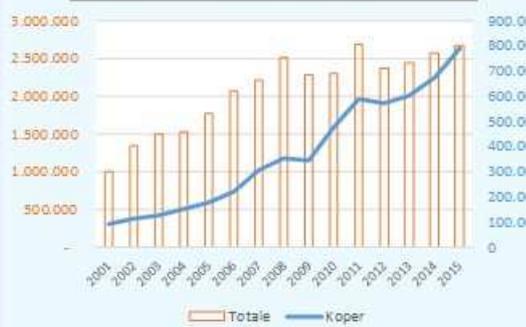
TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



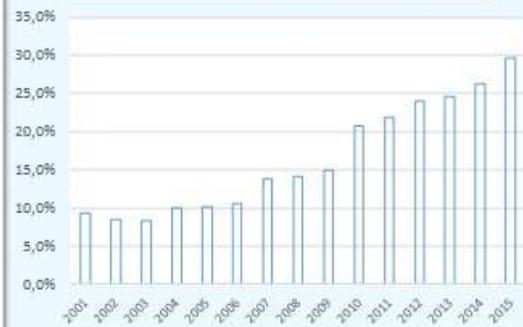
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)

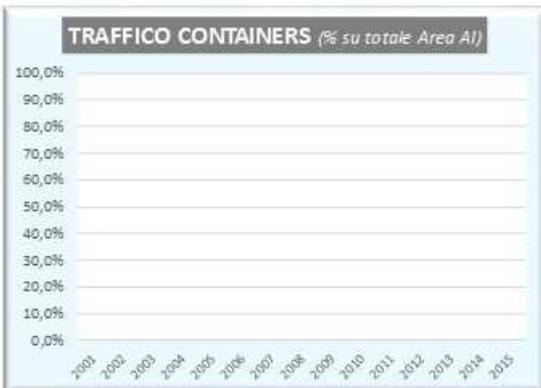
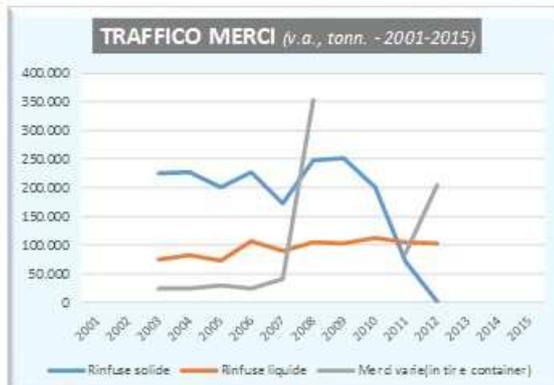


MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)



Patrasso

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	nd	
Solide	nd	
Liquide	nd	
Varie	nd	
CONTENITORI (TEUs)	-	
PASSEGGERI	553.291	-0,5%
Crociere	1.090	46,3%

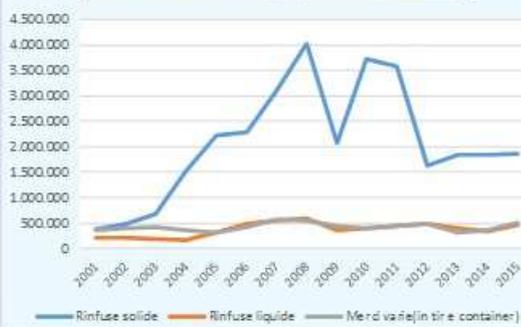


Ploce

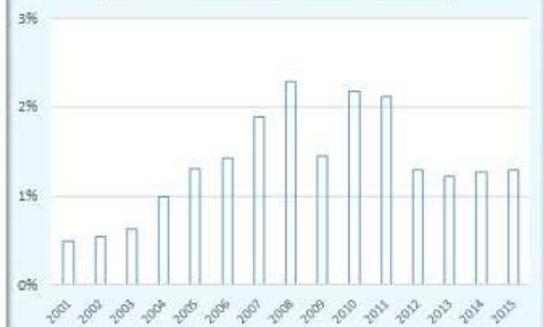
	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	2.830.652	11,9%
Solide	1.863.114	1,3%
Liquide	464.509	37,4%
Varie	503.029	42,0%
CONTENITORI (TEUs)	20.676	22,6%
PASSEGGERI	313.445	23,2%
Crociere	391	-66,2%



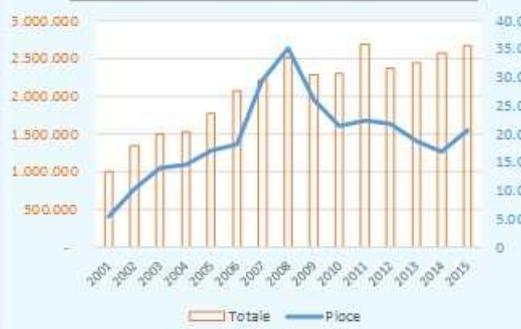
TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



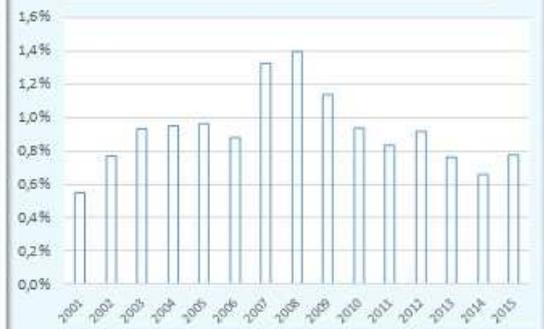
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



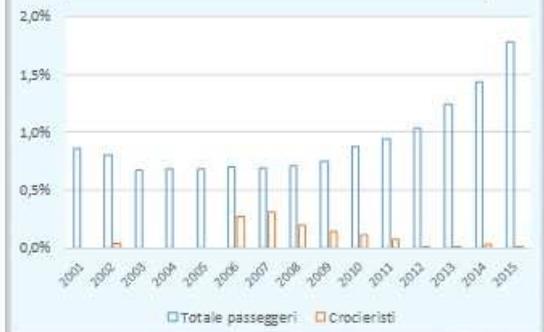
TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)

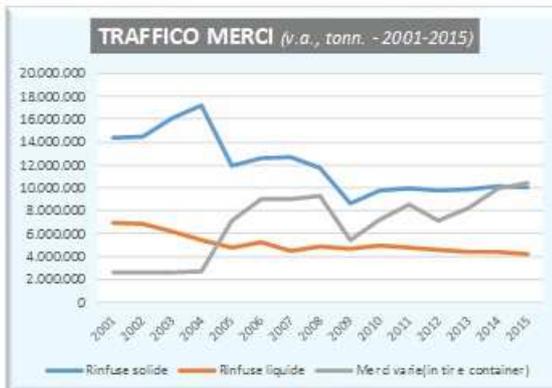


MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)



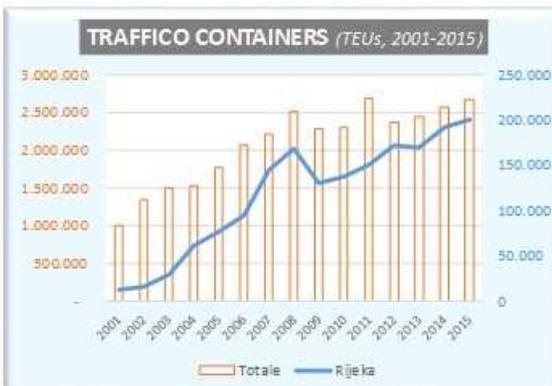
Ravenna

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	24.738.989	1,1%
Solide	10.091.865	-0,3%
Liquide	4.227.860	-4,5%
Varie	10.419.264	5,1%
CONTENITORI (TEUs)	2.44.813	10,0%
PASSEGGERI	43.134	-30,5%
Crociere	39.964	-8,9%



Rijeka

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	10.518.431	21,6%
Solide	1.772.503	10,1%
Liquide	6.595.537	35,1%
Varie	2.150.391	-0,4%
CONTENITORI (TEUs)	200.102	4,2%
PASSEGGERI	153.304	-3,9%
Crociere	17.053	88,9%



Split

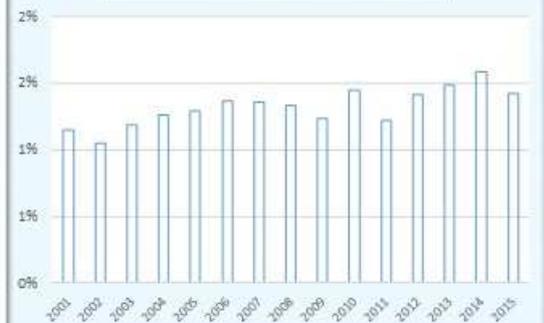
	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	3.102.308	-2,0%
Solide	1.646.535	-3,2%
Liquide	436.723	-6,1%
Varie	1.019.050	1,8%
CONTENITORI (TEUs)	9.628	3,1%
PASSEGGERI	4.793.226	7,7%
Crociere	271.445	47,5%



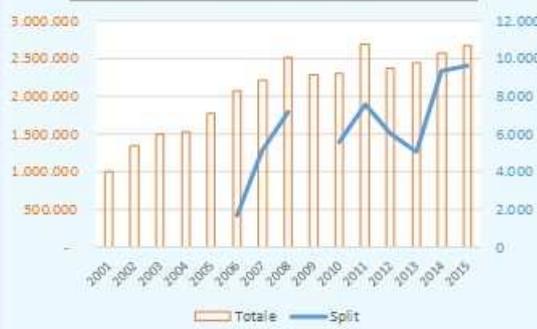
TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



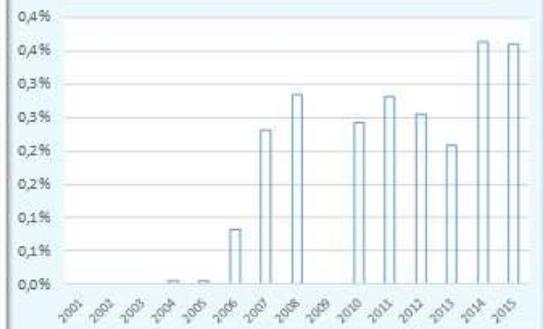
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



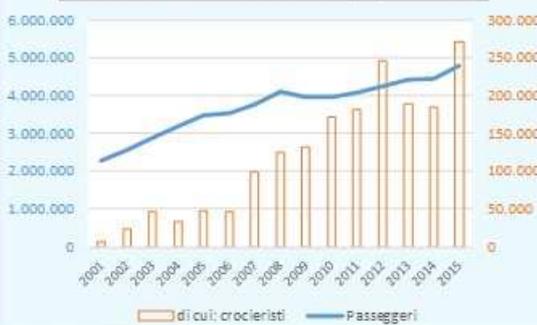
TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



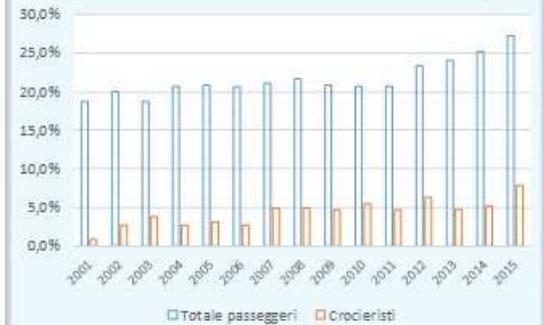
TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)



MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)

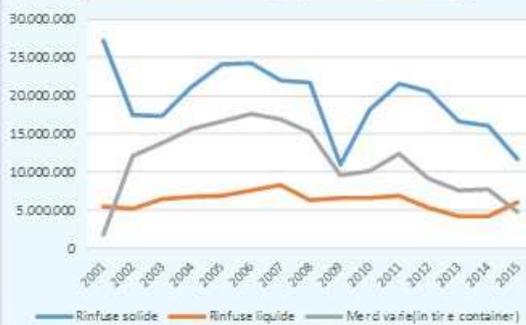


Taranto

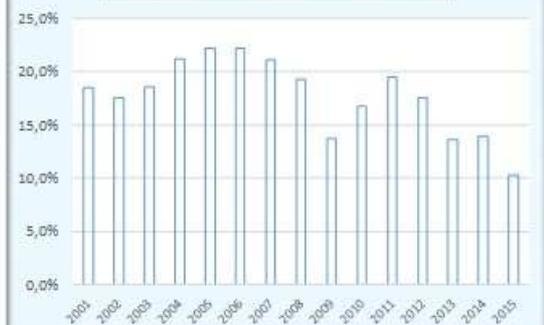
	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	22.565.243	-19,0%
Solide	11.715.233	-27,0%
Liquide	6.038.432	45,9%
Varie	4.811.578	-37,3%
CONTENITORI (TEUs)	nd	nd
PASSEGGERI	358	-38,5%
Crociere	358	-38,5%



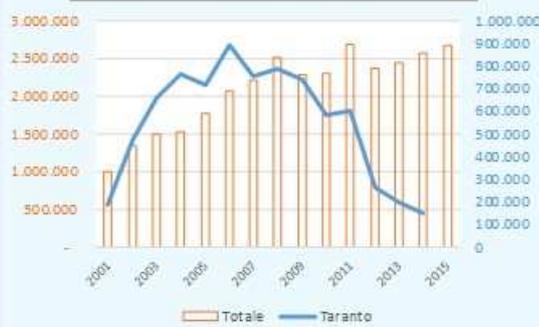
TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



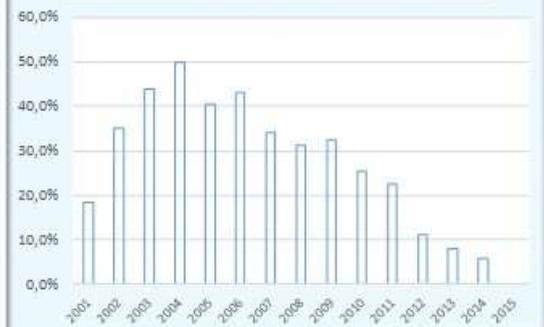
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



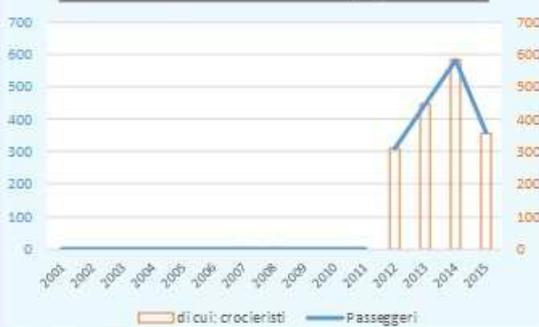
TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)

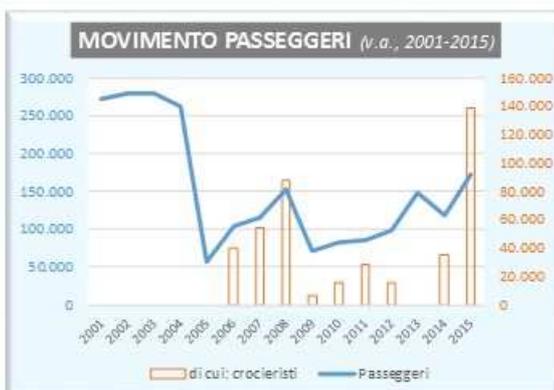
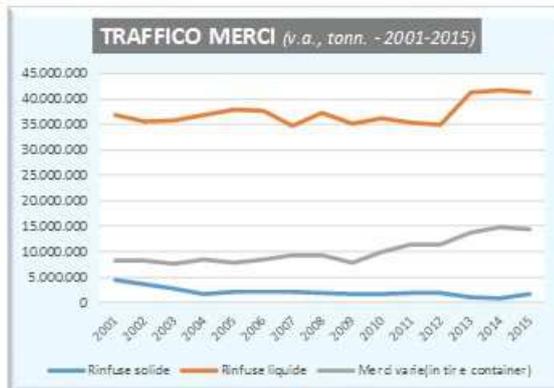


MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)



Trieste

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	57.161.194	0,1%
Solide	1.607.232	106,9%
Liquide	41.286.761	-1,0%
Varie	14.267.201	-2,7%
CONTENITORI (TEUs)	5.012.688	-1,0%
PASSEGGERI	171.813	44,7%
Crociere	138.635	288,0%

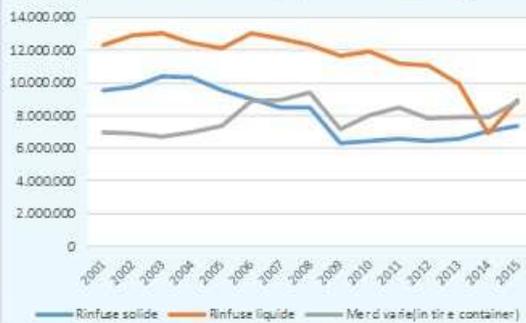


Venezia

	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	25.104.218	15,3%
Solide	7.332.689	4,7%
Liquide	8.953.918	30,1%
Varie	8.817.611	11,9%
CONTENITORI (TEUs)	560.301	22,9%
PASSEGGERI	1.755.355	-10,5%
Crociere	1.582.481	-9,6%



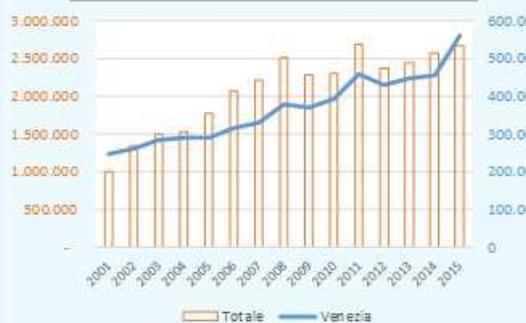
TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



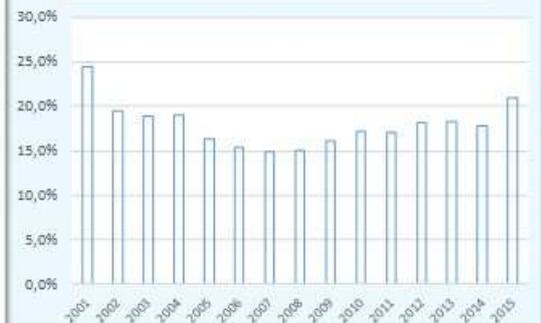
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)



MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)

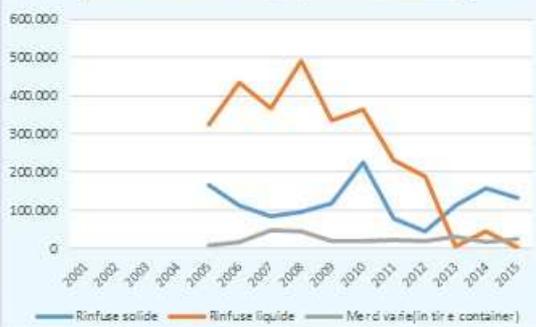


Zadar

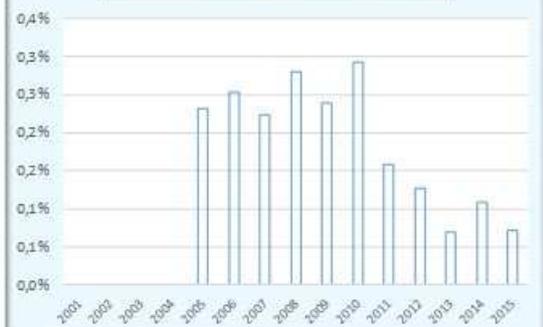
	V.A. 2015	V% 2014-15
MERCI (tonn)	155.991	-28,6%
Solide	131.679	-16,3%
Liquide	1.382	-96,9%
Varie	22.930	36,8%
CONTENITORI (TEUs)	-	nd
PASSEGGERI	2.260.011	3,8%
Crociere	70.316	30,7%



TRAFFICO MERCI (v.a., tonn. - 2001-2015)



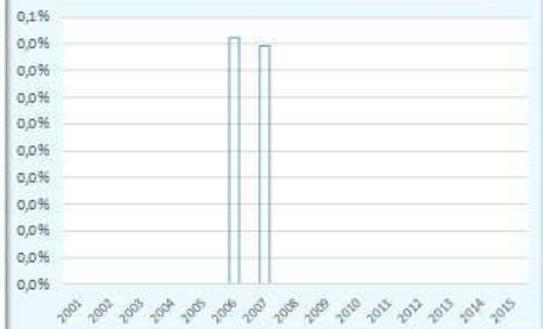
TRAFFICO MERCI (% su totale Area AI)



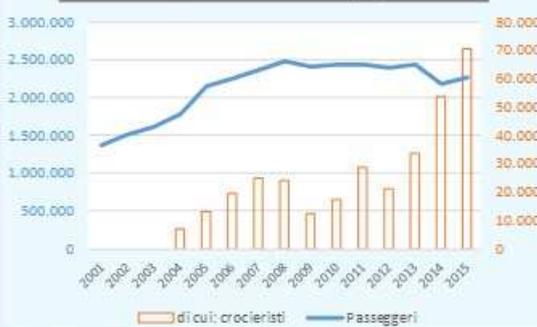
TRAFFICO CONTAINERS (TEUs, 2001-2015)



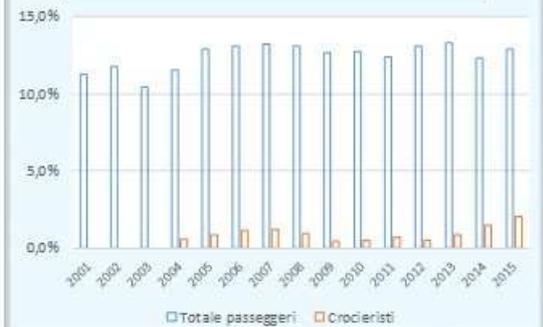
TRAFFICO CONTAINERS (% su totale Area AI)



MOVIMENTO PASSEGGERI (v.a., 2001-2015)



MOVIMENTO PASSEGGERI (% su totale Area AI)



6 ALLEGATO B – DETTAGLIO DEI VALORI

Tabella 6. Traffico MERCI nei porti dell'area Adriatico-Ionica (volumi in tonn., 2011-2015)

	2011	2015	var % 2011-2015
Ancona	8.413.028	8.593.062	2,1%
Bar	721.386	0	-
Bari	5.437.440	5.070.224	-6,8%
Brindisi	9.892.484	11.774.738	19,0%
Dubrovnik	n.d.	n.d.	-
Durazzo	1.706.437	1.336.554	-21,7%
Koper	17.051.314	20.711.871	21,5%
Patrasso	262.171	234.832	-10,4%
Ploce	4.430.794	2.830.652	-36,1%
Ravenna	23.343.617	24.738.989	6,0%
Rijeka	9.145.198	10.518.431	15,0%
Split	2.550.072	3.102.308	21,7%
Taranto	40.798.729	22.565.243	-44,7%
Trieste	48.237.977	57.161.194	18,5%
Venezia	26.301.000	25.104.218	-4,6%
Zadar	330.236	155.991	-52,8%

Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

Tabella 7. Composizione traffico MERCI nei porti dell'area Adriatico-Ionica (% per paese, 2011-2015)

	<i>Val % 2011</i>	<i>Val % 2015</i>
Ancona	4,2%	4,4%
Bar	0,4%	0,0%
Bari	2,7%	2,6%
Brindisi	5,0%	6,1%
Dubrovnik	n.d.	n.d.
Durazzo	0,9%	0,7%
Koper	8,6%	10,7%
Patrasso	0,1%	1,5%
Ploce	2,2%	12,8%
Ravenna	11,8%	5,4%
Rijeka	4,6%	1,6%
Split	1,3%	29,5%
Taranto	20,5%	12,9%
Trieste	24,3%	0,1%
Venezia	13,2%	0,1%
Zadar	0,2%	11,6%
TOTALE Area	100,0%	100,0%

Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

Tabella 8. Traffico CONTAINER nei porti dell'area Adriatico-Ionica (volumi in TEUS., 2011-2015)

	2011	2015	var % 2011-2015
Ancona	120.674	178.476	47,9%
Bar	34.722	n.d.	-
Bari	11.121	60.009	439,6%
Brindisi	485	329	-32,2%
Dubrovnik	n.d.	n.d.	-
Durazzo	78.327	104.060	32,9%
Koper	589.314	790.736	34,2%
Patrasso	n.d.	n.d.	-
Ploce	22.300	20.676	-7,3%
Ravenna	215.336	244.813	13,7%
Rijeka	150.677	200.102	32,8%
Split	7.551	9.628	27,5%
Taranto	604.404	n.d.	-
Trieste	393.195	501.268	27,5%
Venezia	458.000	560.301	22,3%
Zadar	n.d.	n.d.	-

Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

Tabella 9. Traffico CONTAINER nei porti dell'area Adriatico-Ionica (volumi in TEUS, 2011-2015)

	<i>Val % 2011</i>	<i>Val % 2015</i>
Ancona	4,5%	6,7%
Bar	1,3%	n.d.
Bari	0,4%	2,2%
Brindisi	0,0%	0,0%
Dubrovnik	n.d.	n.d.
Durazzo	2,9%	3,9%
Koper	21,9%	29,6%
Patrasso	n.d.	n.d.
Ploce	0,8%	0,8%
Ravenna	8,0%	9,2%
Rijeka	5,6%	7,5%
Split	0,3%	0,4%
Taranto	22,5%	n.d.
Trieste	14,6%	18,8%
Venezia	17,1%	21,0%
Zadar	n.d.	n.d.
TOTALE Area	100,0%	100,0%

Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

Tabella 10. Traffico PASSEGGERI nei porti dell'area Adriatico-Ionica (volumi in unità, 2011-2015)

	2011	2015	var % 2011-2015
Ancona	1.553.787	1.010.144	-35,0%
Bar	n.d.	59.479	-
Bari	1.900.417	1.491.966	-21,5%
Brindisi	527.001	623.690	18,3%
Dubrovnik	1.547.760	1.220.725	-21,1%
Durazzo	853.748	782.471	-8,3%
Igoumenitsa	2.641.047	2.360.965	-10,6%
Koper	108.820	57.893	-46,8%
Patrasso	1.163.469	553.291	-52,4%
Ploce	185.778	313.445	68,7%
Ravenna	163.829	43.134	-73,7%
Rijeka	178.956	153.304	-14,3%
Split	4.085.531	4.793.226	17,3%
Taranto	n.d.	358	-
Trieste	55.346	171.813	210,4%
Venezia	2.240.073	1.736.794	-22,5%
Zadar	2.295.419	1.908.607	-16,9%

Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali

Tabella 11. Traffico PASSEGGERI nei porti dell'area Adriatico-Ionica (volumi in unità, 2011-2015)

	<i>Val % 2011</i>	<i>Val % 2015</i>
Ancona	8,0%	5,8%
Bar	n.d.	0,3%
Bari	9,7%	8,6%
Brindisi	2,7%	3,6%
Dubrovnik	7,9%	7,1%
Durazzo	4,4%	4,5%
Igoumenitsa	13,5%	13,7%
Koper	0,6%	0,3%
Patrasso	6,0%	3,2%
Ploce	1,0%	1,8%
Ravenna	0,8%	0,2%
Rijeka	0,9%	0,9%
Split	21,0%	27,7%
Taranto	n.d.	0,0%
Trieste	0,3%	1,0%
Venezia	11,5%	10,1%
Zadar	11,8%	11,0%
TOTALE Area	100,0%	100,0%

Fonte: ISTAO – elaborazione dati Autorità Portuali



7 ALLEGATO C – INDICI DELLE TAVOLE

GRAFICI

GRAFICO 1.	SERIE STORICA DEL TRAFFICO MERCI PER MODALITÀ DI TRASPORTO (MILIARDI DI TONNELLATE-CHILOMETRO).....	7
GRAFICO 2.	ANDAMENTO TRAFFICO TOTALE MERCI NEI PORTI ITALIANI (ANNI 2005-2015; DATI IN TONNELLATE).....	9
GRAFICO 3.	SEGMENTAZIONE DEL TRAFFICO MERCI IN ITALIA (2015).....	10
GRAFICO 4.	ANDAMENTO TRAFFICO MERCI NEI PORTI ITALIANI (ANNI 2005-2015; DATI IN TONNELLATE).....	11
GRAFICO 5.	ANDAMENTO TRAFFICO MERCI NELL'AREA AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TONNELLATE).....	12
GRAFICO 6.	ANDAMENTO TRAFFICO MERCI IN AREA AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TONNELLATE).....	13
GRAFICO 7.	ANDAMENTO TRAFFICO MERCI NEI PRINCIPALI PORTI AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TONNELLATE).....	14
GRAFICO 8.	ANDAMENTO TRAFFICO DELLE RINFUSE LIQUIDE IN AREA AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TONNELLATE).....	15
GRAFICO 9.	ANDAMENTO TRAFFICO RINFUSE LIQUIDE NEI PRINCIPALI PORTI AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TONNELLATE).....	16
GRAFICO 10.	ANDAMENTO TRAFFICO DELLE RINFUSE SOLIDE IN AREA AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TONNELLATE).....	17
GRAFICO 11.	ANDAMENTO TRAFFICO RINFUSE SOLIDE NEI PRINCIPALI PORTI AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TONNELLATE).....	18
GRAFICO 12.	ANDAMENTO TRAFFICO CONTAINER NEI PORTI ITALIANI (ANNI 2005-2015; DATI IN TEUS).....	19
GRAFICO 13.	TRAFFICO CONTAINER IN AREA AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TEUS).....	20
GRAFICO 14.	ANDAMENTO TRAFFICO CONTAINER NEI PORTI PRINCIPALI DELL'AREA AI (ANNI 2001-2015; DATI IN TEUS).....	21
GRAFICO 15.	ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI IN ITALIA (ANNI 2005-2015).....	22
GRAFICO 16.	ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI IN AREA AI (ANNI 2001-2015).....	23
GRAFICO 17.	ANDAMENTO TRAFFICO PASSEGGERI NEI PORTI PRINCIPALI DELL'AREA AI (ANNI 2001-2015).....	24
GRAFICO 18.	TRAFFICO CROCIERISTI IN ITALIA (ANNI 2006-2015).....	25
GRAFICO 19.	TRAFFICO CROCIERISTI IN AREA AI (ANNI 2005-2015).....	27
GRAFICO 20.	ANDAMENTO TRAFFICO CROCIERISTI NEI PORTI PRINCIPALI DELL'AREA AI (ANNI 2005-2015).....	28
GRAFICO 21.	INDICE DELLA DINAMICA DEL TRAFFICO MARITTIMO DI MERCI (ITALIA E AREA ADRIATICO IONICA, INDICE 2005=100).....	43
GRAFICO 22.	INDICE DELLA DINAMICA DEL TRAFFICO PASSEGGERI (ITALIA E AREA ADRIATICO IONICA, INDICE 2005=100).....	44
GRAFICO 23.	INDICE DELLA DINAMICA DEL TRAFFICO CROCIERISTI (ITALIA E AREA ADRIATICO IONICA, INDICE 2005=100).....	45
GRAFICO 24.	DIAGRAMMA DI POSIZIONAMENTO TRAFFICO MERCI (ANNI 2011-15 E 2014-15, VAR%, VARIAZ.QUOTE).....	47
GRAFICO 25.	COMPOSIZIONE TRAFFICO MERCI NEL PORTO DI ANCONA (ANNI 2011-15).....	48
GRAFICO 26.	DIAGRAMMA DI POSIZIONAMENTO TRAFFICO CONTAINER (ANNI 2011-15 E 2014-15, VAR%, VARIAZ.QUOTE).....	49



TABELLE

TABELLA 1. CATEGORIE DI TRASPORTO MARITTIMO.....	8
TABELLA 2. PORTI MARITTIMI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA.....	30
TABELLA 3. TERMINALI FERROVIARIO-STRADALI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA.....	31
TABELLA 4. AEROPORTI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA.....	31
TABELLA 5. STUDI E PROGETTI MOS FINANZIATI DALL'UE IN CUI È PRESENTE L'ITALIA TRA I PARTECIPANTI (2014-2015).....	33
TABELLA 6. TRAFFICO MERCI NEI PORTI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA (<i>VOLUMI IN TONN., 2011-2015</i>).....	69
TABELLA 7. COMPOSIZIONE TRAFFICO MERCI NEI PORTI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA (<i>% PER PAESE, 2011-2015</i>).....	70
TABELLA 8. TRAFFICO CONTAINER NEI PORTI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA (<i>VOLUMI IN TEUS., 2011-2015</i>).....	71
TABELLA 9. TRAFFICO CONTAINER NEI PORTI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA (<i>VOLUMI IN TEUS, 2011-2015</i>).....	72
TABELLA 10. TRAFFICO PASSEGGERI NEI PORTI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA (<i>VOLUMI IN UNITÀ, 2011-2015</i>).....	73
TABELLA 11. TRAFFICO PASSEGGERI NEI PORTI DELL'AREA ADRIATICO-IONICA (<i>VOLUMI IN UNITÀ, 2011-2015</i>).....	74



FIGURE

FIGURA 1. PORTI MONITORATI (BACINO DELL'ADRIATICO E DELLO IONIO).....	3
FIGURA 2. RIPARTIZIONE PER REGIONE DELLA MOVIMENTAZIONE PASSEGGERI DEL TRAFFICO CROCIERISTICO ITALIANO (ANNO 2015)	25
FIGURA 3. LA CRESCITA DEI PRIMI 20 PORTI CROCIERISTICI ITALIANI PER PASSEGGERI MOVIMENTATI (VARIAZIONI 2015-2014) ..	26
FIGURA 4. LA RETE DEI CORRIDOI EUROPEI (TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK/TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS).....	29
FIGURA 5. I NOVE CORRIDOI CENTRALI (TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK / TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS).....	35
FIGURA 6. CORRIDOIO BALTICO - ADRIATICO.....	36
FIGURA 7. SCANDINAVO - MEDITERRANEO.....	37
FIGURA 8. CORRIDOIO MEDITERRANEO	38
FIGURA 9. CORRIDOIO ORIENTALE/MEDITERRANEO EST	39