



Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio
OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI
RELAZIONE 2010
di Ida Simonella

1. Obiettivi e metodologia.....	1
2. I traffici marittimi al 2009.....	2
3. Porti e Intermodalità ferro-mare.....	7
4. Conclusioni.....	10

1. OBIETTIVI E METODOLOGIA.

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

Ogni anno, in occasione dell'incontro annuale del Forum, vengono così presentati i dati relativi all'andamento dei traffici marittimi nei principali porti dell'area. I porti monitorati sono quest'anno 17¹ e i risultati offrono un quadro dell'andamento dei traffici marittimi nel 2009, anno contrassegnato dalla recessione internazionale.

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

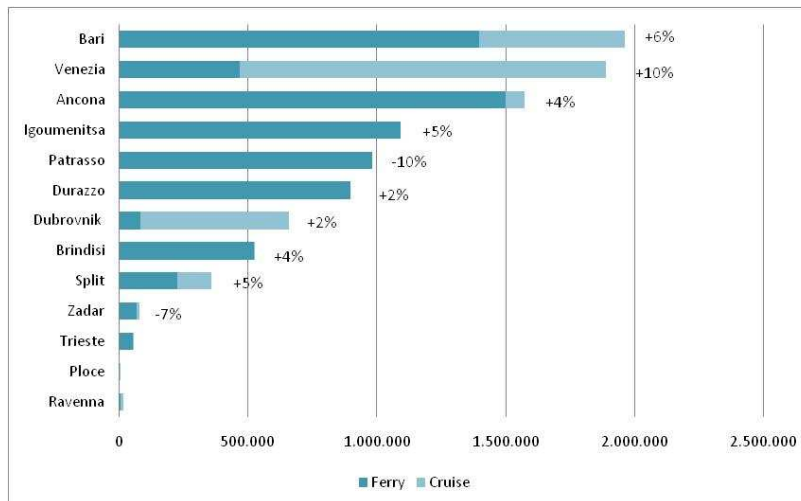
Quest'anno, accanto all'analisi statistica, è stata affiancata un'indagine sullo stato di avanzamento dei traffici e delle iniziative legate all'intermodalità ferro-mare. Il tema della sostenibilità e della tutela ambientale, che tocca trasversalmente tutti i lavori del Forum, viene affrontato al tavolo dei trasporti con un occhio attento alle potenzialità di sviluppo del traffico ferroviario in entrata e in uscita dai porti. Si tratta, come noto, di uno dei tanti aspetti in tema ambientale, che riguardano i porti, e tuttavia rappresenta anche un fattore decisivo per garantire la competitività dei porti stessi.

2. I TRAFFICI MARITTIMI AL 2009

Il traffico passeggeri. Il 2009, nel traffico di passeggeri su collegamenti internazionali, non si è mostrato così nefasto, per i porti del bacino Adriatico Ionio. Quasi tutti i porti hanno fatto registrare un incremento dei traffici. Tra i maggiori l'unica eccezione è rappresentata dallo scalo di Patrasso con una riduzione del 10%.

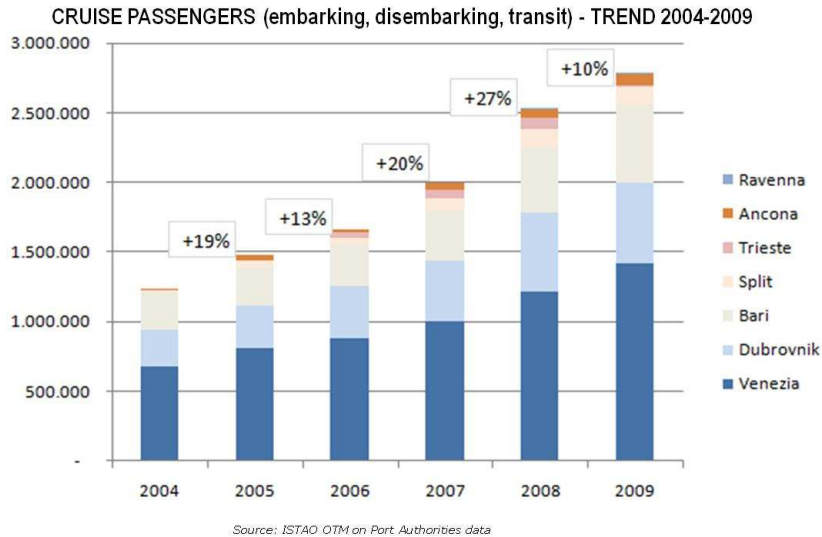
Bari si conferma porto leader del bacino e si appresta a raggiungere quota due milioni di passeggeri seguito dallo scalo di Venezia, con circa 1,8 milioni di passeggeri. Ancora una volta, come già evidenziato nello scorso anno, i porti che registrano una maggiore crescita sono quelli con una forte componente del segmento crociere.

PORTI AI - MOVIMENTI INTERNAZIONALI DI PASSEGGERI -2009



Venezia e Bari hanno visto incrementare il loro traffico crocieristico (tra passeggeri imbarcati, sbarcati e in transito), rispettivamente del 17% e del 22%. Il traffico crociere nel solo bacino Adriatico, in un anno considerato terribile per il ristagno dei consumi in molti settori, è cresciuto del 10%. Questo è un dato di assoluto rilievo pensando che nel 2009 il mercato crocieristico in Italia e nel Mediterraneo è rimasto sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente.

Nell'ultimo quinquennio il segmento crocieristico nel bacino è invece cresciuto del 124% e cosa ancora più significativa la crescita ha riguardato porti tradizionalmente forti come Venezia, ma anche nuovi scali e nuove piazze commerciali consentendo di diffondere più capillarmente le occasioni di sviluppo dei singoli territori.



CRUISE PASSENGERS (embarking, disembarking, transit) - TREND 2001-2009

PORTS	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Venice	677.990	815.153	885.664	1.003.529	1.215.088	1.420.980
Var %	-2%	20%	9%	13%	21%	17%
Dubrovnik	260.801	297.466	367.321	435.486	571.328	573.742
Var %	0%	14%	23%	19%	31%	0%
Bari	262.888	277.979	303.388	351.897	465.739	567.885
Var %	23%	6%	9%	16%	32%	22%
Split	34.134	47.315	46.999	99.281	124.871	131.833
Var %	-26%	39%	-1%	111%	26%	+6%
Trieste			40.286	54.755	87.740	6.433
Var %				36%	60%	-93%
Ancona	4.949	39.638	18.916	48.652	61.423	75.445
Var %	1523%	701%	-52%	157%	26%	23%
Ravenna					8.867	10.328
Var %						16%

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

Sul traffico traghetti la situazione è invece molto più stagnante:

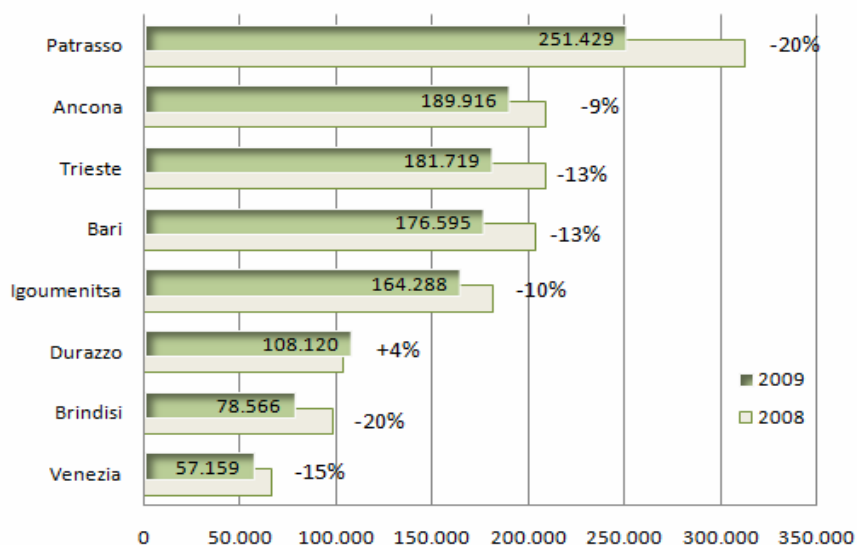
- Il movimento complessivo dei porti italiani da e per i porti greci ha subito un calo del 2,3%. Il calo è netto per Bari (-14%) e Venezia (-8%). Si rafforza Brindisi (+8%) e soprattutto Ancona (+5%). Si conferma negli anni il vantaggio competitivo dello scalo marchigiano (49% di quota di mercato) nei collegamenti

con Igoumenitsa e Patrasso rappresentato soprattutto dai tempi di resa del viaggio.

- Il mercato croato ha avuto una buona tenuta (+0,1 su 2009), contrariamente a quanto era avvenuto nel 2009 (-5,2% su 2008). Anche su questo mercato Ancona mantiene la sua leader chip con una quota di mercato del 60%.
- In netto incremento il traffico da e verso l'Albania (+12%). Bari, da solo, gestisce oltre i $\frac{3}{4}$ dei movimenti complessivi.
- Drastica riduzione per i flussi di passeggeri con il Montenegro: si tratta di un mercato già contenuto che nel 2009 ha fatto registrare un calo del 17%.

Il movimento tir-trailer. La crisi economica si è fatta sentire sul fronte delle merci che viaggiano su trucks e trailers. Tutti i porti del bacino registrano bruschi cali, anche se le posizioni relative rimangono le stesse rispetto all'anno precedente. Unico porto con un andamento discordante dagli altri è Durazzo che ha visto incrementare i movimenti del 4%: il dinamismo del mercato albanese era già stato segnalato nel traffico passeggeri.

TIR E TRAILERS NEI PORTI DELL'ADRIATICO-IONIO



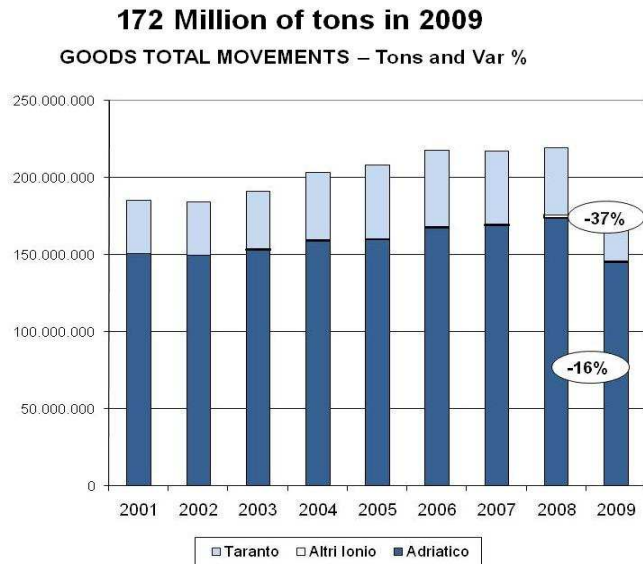
Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

Drastico invece il calo di tutti gli altri mercati. Tenendo conto dei movimenti in entrata e uscita dai porti adriatici italiani risulta che il traffico di mezzi pesanti da e verso la Grecia si sia contratto del 14,6%, quello da e verso la Croazia del 18%, quello da e verso il Montenegro del 26%.

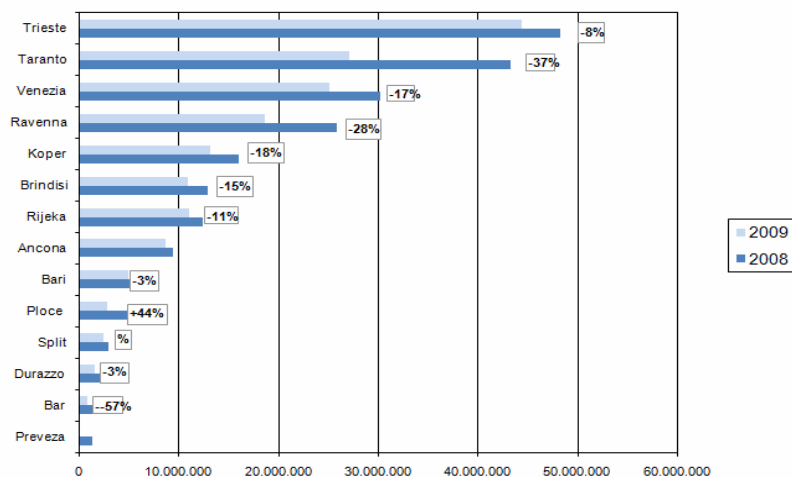
Traffico merci. Appare davvero eclatante la caduta del traffico merci. Il movimento complessivo delle merci è diminuito del 21% nell'intero bacino passando da 219 milioni di tonnellate del 2008 a 172 milioni di tonnellate nel 2009. In un solo anno siamo tornati a livelli di traffico inferiori a quelli di un decennio fa.

In Adriatico il calo è stato più contenuto (-16%) rispetto ai risultati dello Ionio, tutti imputabili al porto di Taranto che in anno ha perso 16 milioni di tonnellate di merce, pari al 37% dei movimenti totali. La crisi delle vicine acciaierie Ilva spiegano gran parte del crollo.

Ma anche in altri scali, tradizionalmente forti in termini di rinfuse secche, la crisi ha colpito pesantemente: Venezia con -17% e Ravenna (-28%) sono ulteriori, eclatanti esempi. Tranne il porto di Ploce tutti gli scali presentano comunque variazioni negative.



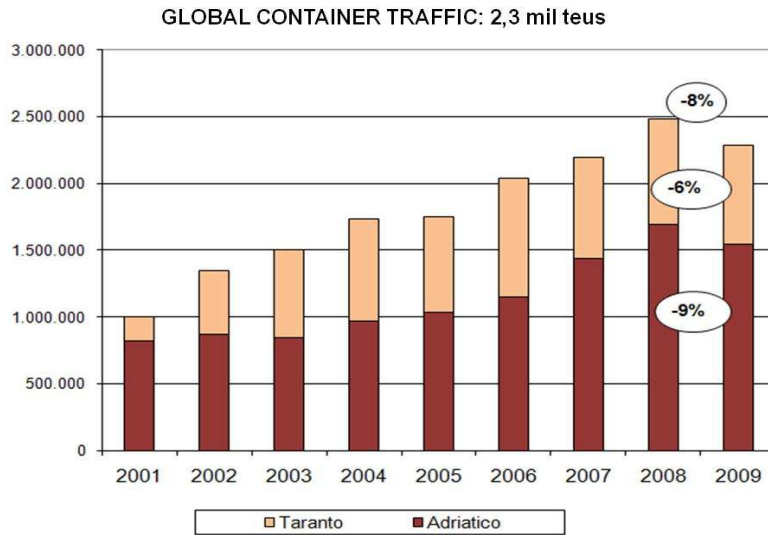
PORTI AI - MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI (TONN)



Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

La depressione della domanda e del PIL dei Paesi del bacino ha determinato un sensibile calo anche del traffico container. Il calo medio dell'8% va tuttavia considerato

un buon risultato tenuto conto che i più grandi porti del mondo hanno perso in media il 15% dei traffici e su scala mondiale il traffico container si è ridotto intorno al 10-12%.



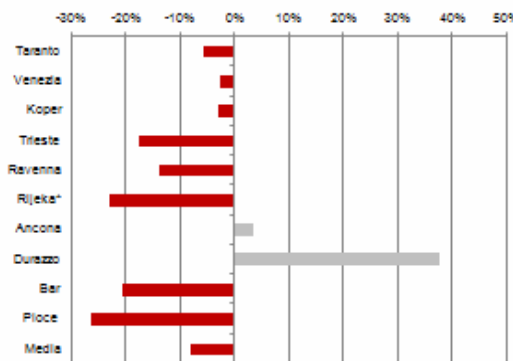
I porti, tra i maggiori, che hanno fatto registrare le cadute più significative sono Rijeka, Trieste e Ravenna. Contenuto il calo di Koper e Venezia che resta lo scalo leader in Adriatico. Buone, tra i porti più piccoli, le performances di Durazzo e di Ancona.

CONTAINER TRAFFIC TREND

CONTAINER TRAFFIC TEU IN THE MAIN ADRIATIC AND IONIAN PORTS

PORTS	Teu 2009
Taranto	741.428
Venice	369.474
Koper	343.165
Trieste	276.957
Ravenna	185.022
Rijeka*	130.070
Ancona	105.503
Durres	68.780
Bar	34.692
Ploce	25.931

Variation 2009 compared to 2008



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

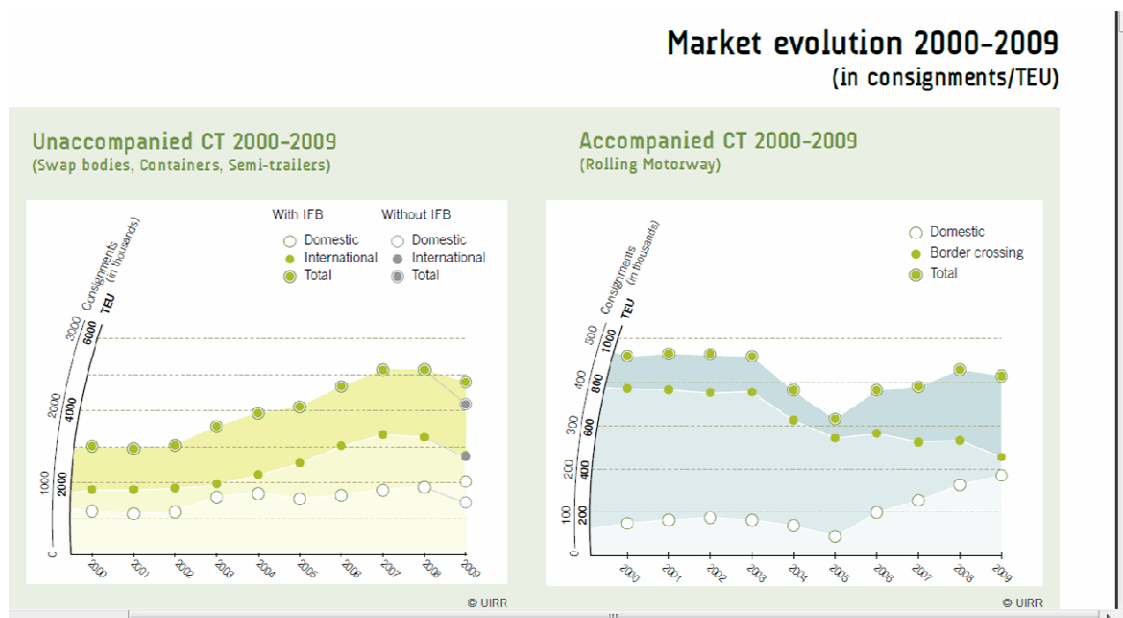


3. PORTI E INTERMODALITÀ FERRO-MARE

Una delle lacune storiche della portualità del Mediterraneo e di quella adriatica in particolare è rappresentata dalla mancanza di collegamenti terrestri via ferrovia da e per i porti. Al contrario i porti del Nord Europa, sulla frequenza di collegamenti ferroviari capaci di collegare gli scali direttamente con *inland terminal* e in generale grandi bacini di consumo, hanno fondato storicamente parte della propria competitività.

Oggi, i costi reali della trazione ferroviaria, sono difficilmente comparabili con il costo stradale per una serie di motivi, tra i quali spiccano gli alti costi di terminalizzazione in arrivo e in partenza, cui si aggiungono spesso oneri relativi alla terminalizzazione su gomma.

Nei periodi di crisi economica poi il dato tende a peggiorare poiché scompaiono improvvisamente intere linee e collegamenti. Solo nel 2009 il traffico combinato terrestre in Europa, tanto per dare un riferimento, si è ridotto mediamente del 17%.



Source: UIRR – International Union of Combined Road-Railway Transport Companies

Molto si sta tentando di fare per stimolare questa modalità di trasporto (incentivi regionali, investimenti infrastrutturali, programmi europei di sostegno ecc...) e soprattutto per colmare i ritardi dei nostri scali, anche in considerazione del fatto che la ferrovia costituisce comunque la modalità trasportistica meno inquinante rispetto alla strada, l'aereo e forse anche il mare.

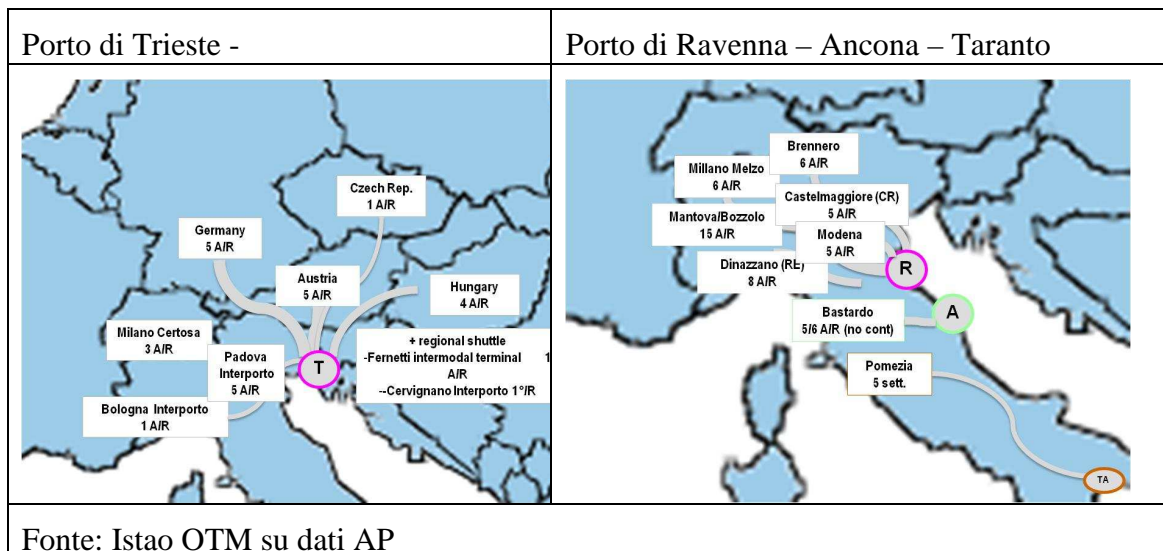
L'Osservatorio ha voluto monitorare la situazione dei porti dell'Adriatico – Ionio proprio in relazione all'attuale sviluppo dell'intermodalità ferro-mare e alle prospettive future, che derivano da un'analisi dei programmi di investimento in questa direzione.

Sono pochi i porti che presentano servizi ferroviari frequenti e tali da assorbire quote di traffico significative. Molti porti non hanno questo tipo di servizio alcune volte perché molto più orientati al traffico passeggeri (Igoumenitsa, Patrasso, in parte Bari), più spesso perché non dotati di infrastrutture idonee o di servizi convenienti.

	Rail traffic - Container (in .000 teus)**			
	2008	% tot. TEUs	2009	% tot. TEUs
Trieste	107.645	32	85.749	31
Rijeka	40.402	24	32.518	25
Ravenna	39.891	19	29.974	16
Taranto	40.906	5	7.414	1
Ploce	18.989	54	11.431	43
Ancona	16.863	14	35	0
Bar	433	2	314	1

Fonte: Istaot, OTM su dati Autorità Portuali

Il porto con servizi più capillari e internazionalizzati è sicuramente Trieste. Quasi un terzo del traffico container si muove via ferrovia e oltre ai collegamenti nazionali vi sono connessioni con Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca per un numero complessivo di 50 treni a settimana pari a circa 10 treni/giorno.



Frequenti anche i collegamenti ferroviari da e per il porto di Ravenna anche se quasi tutti per destinazioni italiane. Lo scalo di Venezia (per il quale non disponiamo di informazioni puntuali), ha per ora un solo collegamento con treni blocco, ma ne sta annunciando altri a partire dall'estate 2010.

Taranto ha un collegamento giornaliero (5 a settimana) con Pomezia, area industriale nell'hinterland di Roma.

Sul fronte orientale esistono collegamenti sia da Koper che da Rijeka, scalo quest'ultimo che raggiunge il 25% dei traffici container via ferrovia. Ploce conta diversi collegamenti con la Bosnia Erzegovina, e Bar con Belgrado e Novisad.

Pochi sono gli scali dotati di veri e propri retro porti a parte Trieste (con Ferneti terminal e Cervignano) e Rijeka con il terminal Skrijevo.

Tutti gli scali, almeno quelli che massicciamente movimentano merci, credono che il trasporto intermodale crescerà in futuro e molte sono le iniziative indirizzate a produrre questo risultato

	<i>Internal Railways Equipment planned in Port Authorities</i>
<i>Trieste</i>	<p>1) <i>Infrastructure: Three years budget plan has allocated 700 mil € for maintenances and new buildings. New RPR schedules 2 billion € for new maritime and connecting infrastructures.</i></p> <p>2) <i>Services: the local Port Authority owns a Shunting company and is among the owners of Alpe Adria.</i></p>
<i>Ravenna</i>	<p>1) <i>2 billions € investments to railways' links strengthening with 2 new tracks (Canale Candiano).</i></p> <p>2) <i>The local Port Authority has planned to support Handling services which use railway for boarding and landing operations in Ravenna (2010-2012).</i></p>
<i>Ancona</i>	<p>1) <i>Former Scalo Marotti.</i></p> <p>2) <i>Second tracks and new route in the port area.</i></p>
<i>Taranto</i>	<p>1) <i>Tracks are connected with the national network.</i></p> <p>2) <i>Logistic structure in the port area (logistic dock, enlargement of the 4th pier, new dock, piers' link)</i></p>
<i>Rijeka</i>	<p><i>To increase number of containers transported by train, planning and in near future construction of loading-unloading railway stations for both container terminals is already under progress.</i></p>

Gran parte delle iniziative pianificate dalle Autorità Portuali sono volte a potenziare la capacità infrastrutturale dei porti, creando piattaforme in grado di gestire traffico intermodale, o ampliando il numero di binari o creando più fluidi collegamenti con la rete nazionale.

Trieste agisce anche sul fronte dei servizi avendo partecipazioni sulle società ferroviarie che garantiscono il collegamento; Ravenna si accinge a fornire contributi diretti per contenere i costi di terminalizzazione.

Anche sul fronte ambientale in generale vanno segnalate alcune iniziative, tra le quali il progetto “tetti verdi” di Trieste, il programma di certificazione ambientale del porto di Ravenna, l’attenzione al contenimento delle emissioni del porto di Rijeka

	initiatives in the framework of environmental sustainability
Trieste	<p>“Green roofs” for photovoltaic panels. New solutions for energetic saving. ICT projects to increase effectiveness of port operations, to reduce their timing and to use infrastructures more efficiently.</p>
Ravenna	<p>It is part of the project “Protocol for the improvement of air quality in the dock’s area” for the control of particulate emissions and strengthening of the monitoring activities. Certification of environmental quality ISO 14001 and EMAS Adhesion to the national project “Evaluation of dock’s electrification sustainability” promoted by the Italian Ministry of the environment. Crossborder cooperation project Italia-Slovenia 2007-2013 with the project called “Safeport - Port and industrial and environmental risk management”.</p>
Rijeka	<p>Since that container terminals are situated in the vicinity of residential area, “cool ironing”, “carbon neutral goods yard” or others like electrically driven yard equipment is of Port Authority’s prime concern. It is operator’s obligation to employ state-of-the-art equipment with low carbon emission.</p>

4. CONCLUSIONI

L’andamento dei traffici marittimi in Adriatico-Ionio mostra una buona e inaspettata tenuta del traffico passeggeri (SSS), soprattutto del mercato albanese e croato. Moderata è la contrazione della Grecia dove peraltro si è rafforzata la leadership di Ancona. Eccezionale la dinamicità del traffico crocieristico che continua a crescere nei numeri e nelle destinazioni in Adriatico.

Forte è invece la contrazione nel traffico merci in generale, più contenuta nei container. Volumi così contenuti non si sono mai registrati nel bacino nel corso del decennio passato.

I servizi di intermodalità ferro-mare appaiono circoscritti, di fatto a pochi porti. In Italia soprattutto a Trieste, unico con una vera vocazione internazionale e Ravenna. Tuttavia molte sono le iniziative che hanno l’obiettivo di rafforzare questa modalità di trasporto (anche in Puglia e dal porto di Venezia da cui sono annunciati treni blocco internazionali).

In questo senso si sta rivelando fondamentale il sostegno pubblico: (non a caso le uniche Regioni in cui è decollato il trasporto intermodale sono quelle che sostengono il trasporto ferroviario in varie formule: Friuli Venezia Giulia e Emilia Romagna.

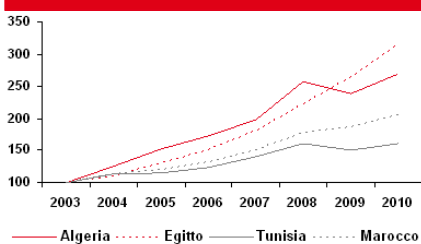
Eppure, la capacità di servire mercati di consumo e di produzione interni, lontani dal porto, diventa un fattore sempre più strategico per i porti, anche quelli Adriatici. L'intermodalità ferroviaria diventa uno strumento fondamentale perché questo avvenga come in epoche passate è avvenuto nel Nord Europa.

La competitività del bacino Adriatico Ionio si misurerà sempre di più sulla capacità di offrire servizi ad alto valore aggiunto, e collegamenti door to door, piuttosto che sulla capacità dei nostri terminal o addirittura sui prezzi dei servizi portuali.

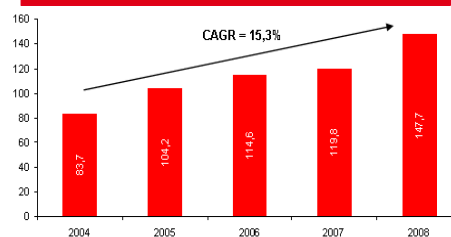
La competizione nel Mediterraneo si fa sempre più spinta. Se i porti italiani e quelli Adriatici in generale hanno prima dovuto competere con i porti spagnoli e poi con il sistema Mar Nero, le nuove frontiere competitive saranno rappresentate dal Nord Africa e dal pullulare di nuovi scali che sono nati o si apprestano a nascere in un bacino che raccoglie 280 milioni di persone, tassi di sviluppo del PIL (tranne per il 2009) del 4-5%, manodopera a basso costo, capacità di attrazione degli investimenti internazionali.

NEW COMPETITORS IN THE MEDITERRANEAN SEA: NORTH AFRICA

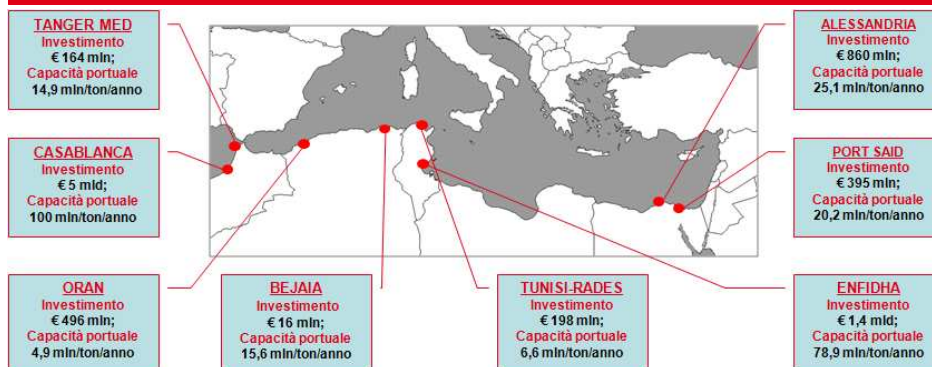
NORTH AFRICA: PIL, 2003-2010F (2003=100)



EU27 vs NORTH AFRICA: IMPORT-EXPORT (€ MLD), 2004-2008



NORTH AFRICA PORT DEVELOPMENT PROJECTS



Fonte: Unicredit

E anche lo scenario mondiale è estremamente dinamico: a competere con il Mediterraneo ci saranno, almeno per alcuni periodi dell'anno, le rotte artiche, le rotte

che dal 2014 il Canale di Panama potrà attivare dopo l'ampliamento, i collegamenti ferroviari trans asiatici già annunciati in Cina.

Una politica di sostegno e sviluppo del traffico intermodale non rappresenta soltanto un'occasione per attivare iniziative ambientalmente sostenibili, ma anche per rilanciare la competitività dei porti europei dell'intero Mediterraneo.