



FORUM

delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio
of the Chambers of Commerce of the Adriatic and Ionian Area



STUDI PER LA GESTIONE
DELL'ECONOMIA
E DELLE AZIENDE

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

Ida Simonella

Brindisi, 7 giugno 2012

● **TRAFFICI E TRENDS**

- **Traffico passeggeri**
- **Traffico Merci**

● **POLITICHE EUROPEE**



● **TRAFFIC AND TRENDS**

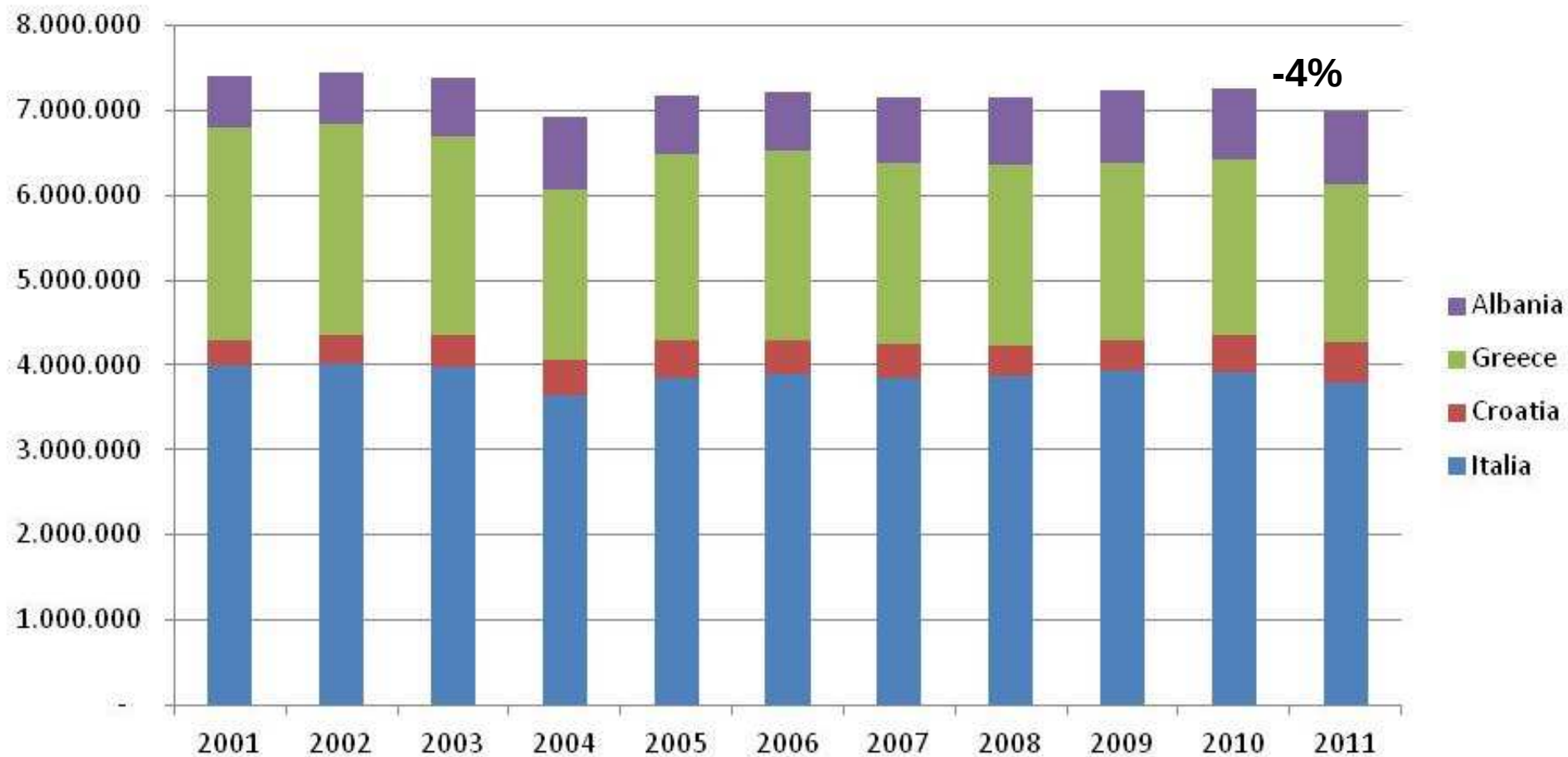
- **Traffico passeggeri**

- Traffico Merci

● **POLITICHE EUROPEE**

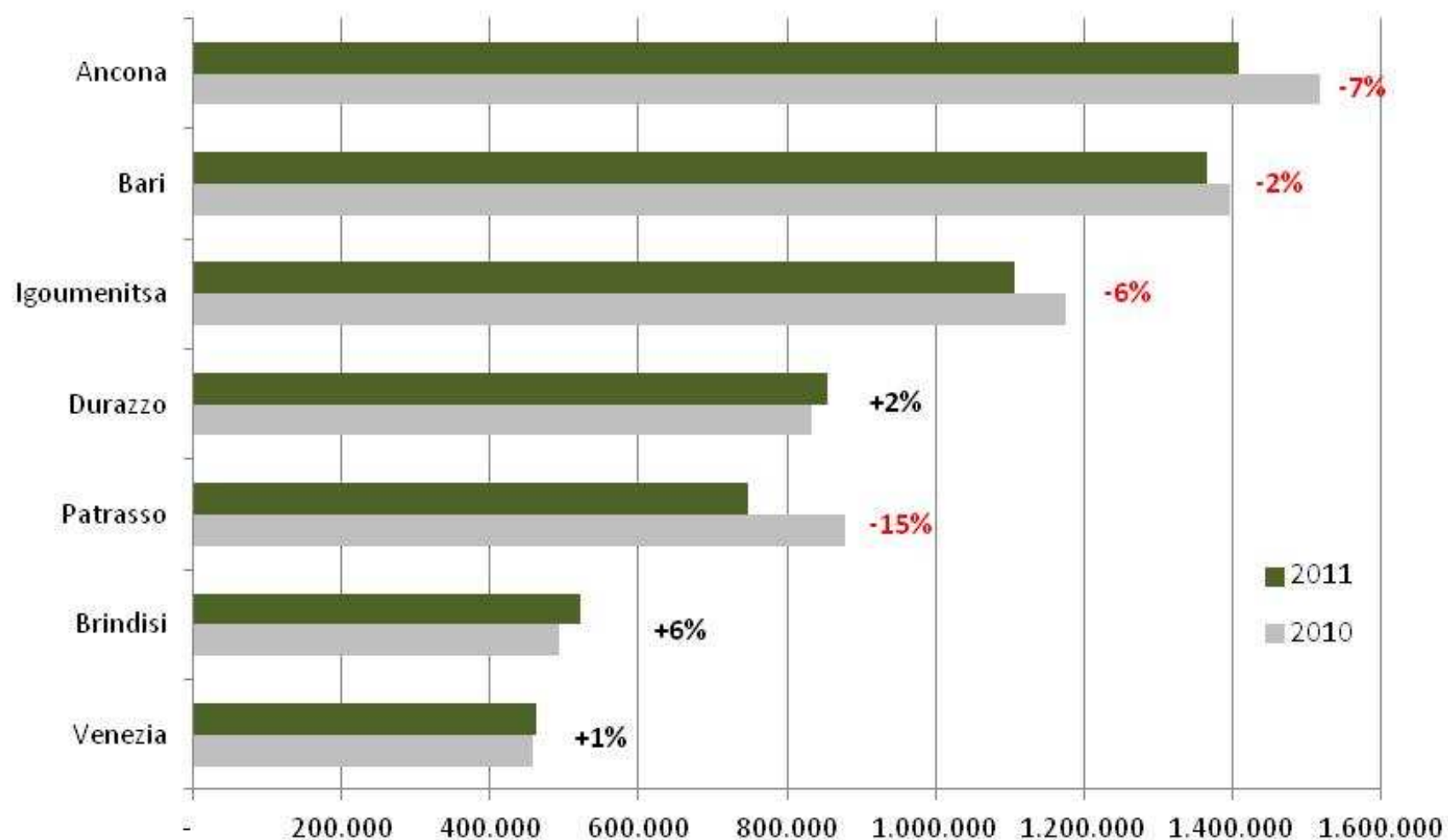


MOVIMENTO INTERNAZIONALE SU NAVI RO PAX - 2001-2011



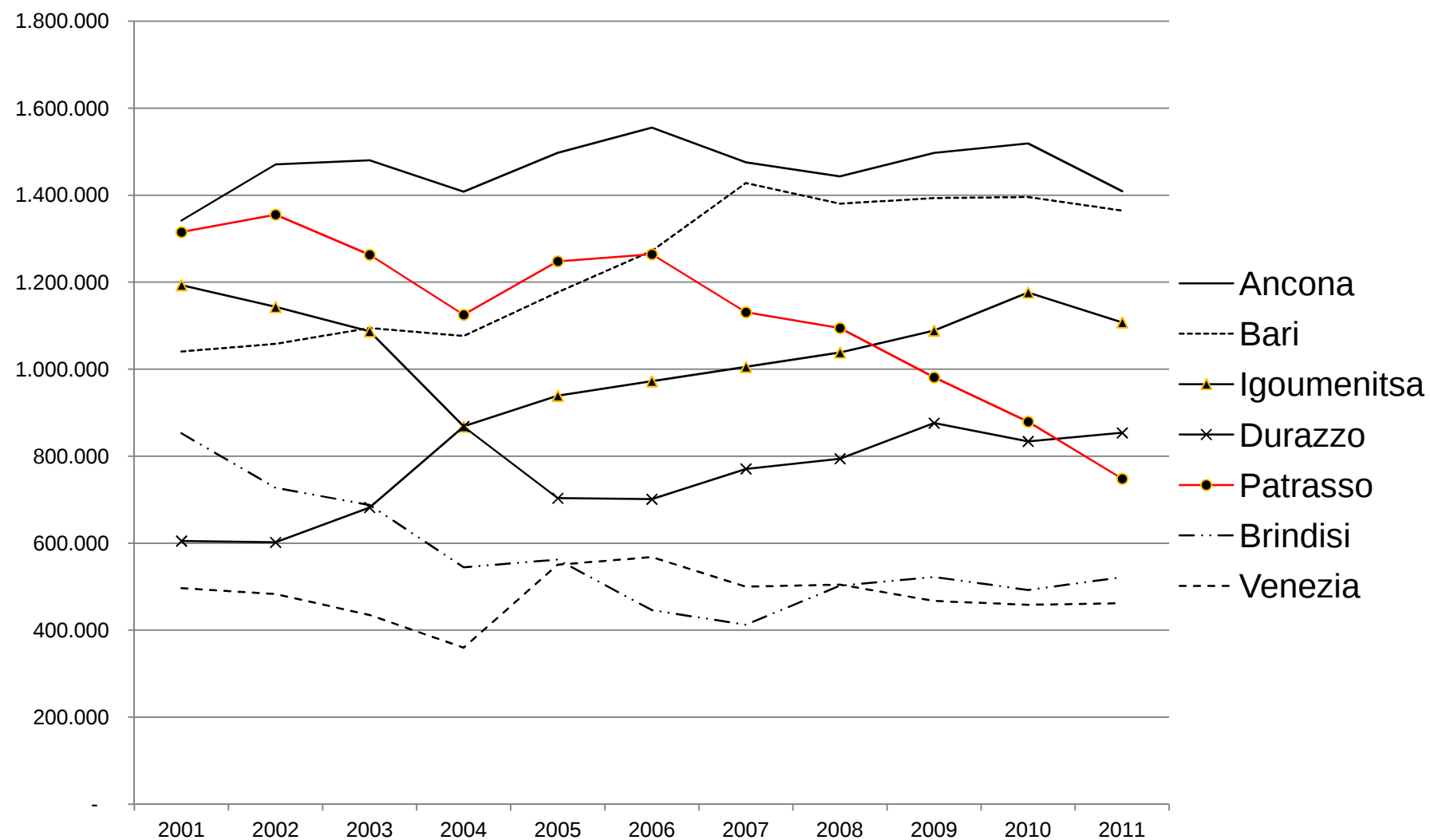
- I movimenti complessivi si aggirano intorno ai 7 milioni di passeggeri. Con la contrazione dell'ultimo anno, si è raggiunto un punto di minimo secondo solo al dato 2004.

PORTI A-I - PASSEGGERI INTERNAZIONALI SU NAVI RO PAX - 2001-2011



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

PASSEGGERI INTERNAZIONALI SU NAVI RO PAX - 2001-2011



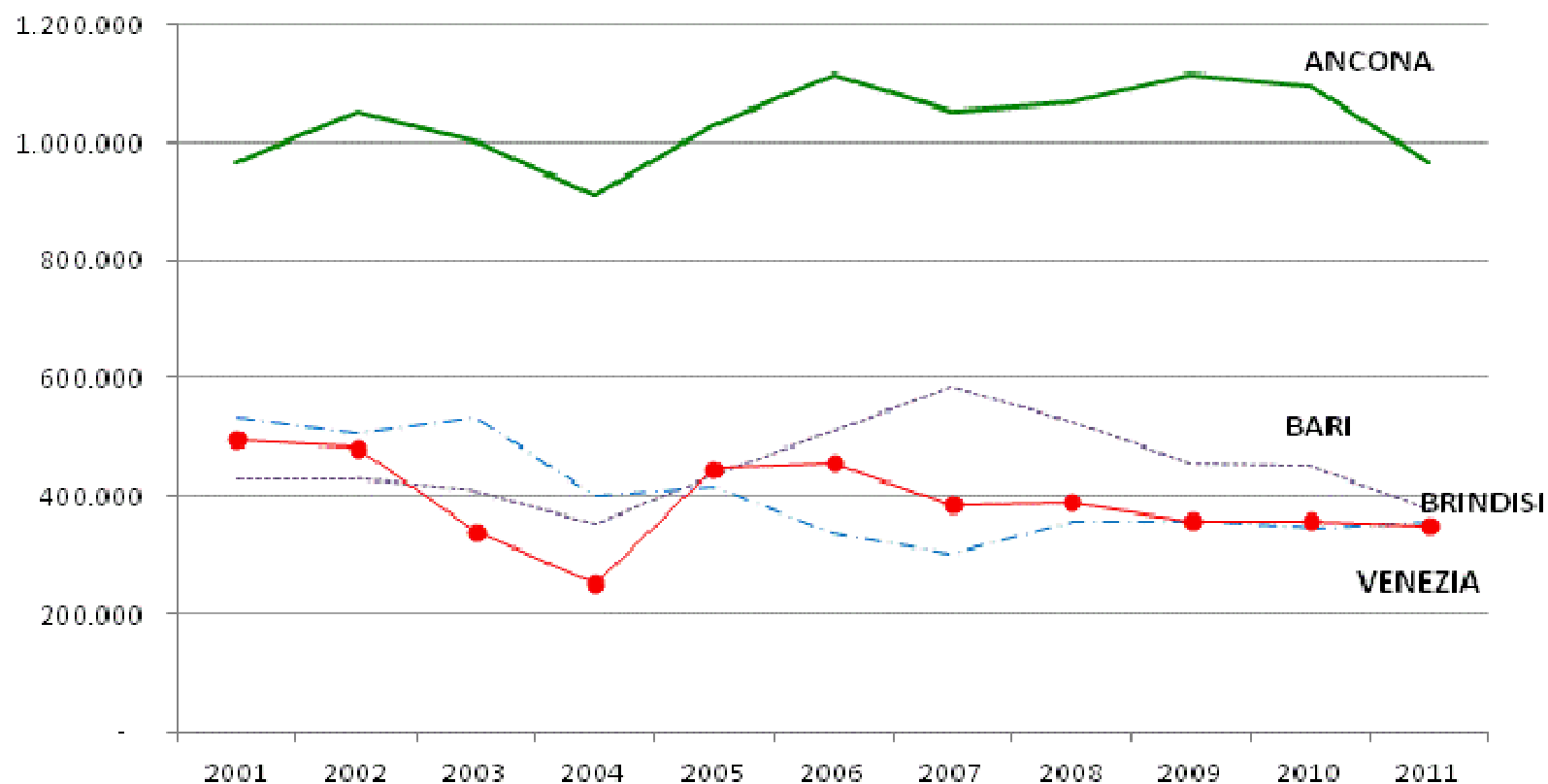
Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

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



- Nel 2011 si registra la più elevata contrazione dal 2003 del mercato dei porti adriatici italiani nei movimenti da e per la Grecia. Il -9% del 2011, segue ai -2% registrati sia nel 2010 che nel 2009.

PORTI ITALIANI: PASSEGGERI DA E PER LA GRECIA 2001-2011

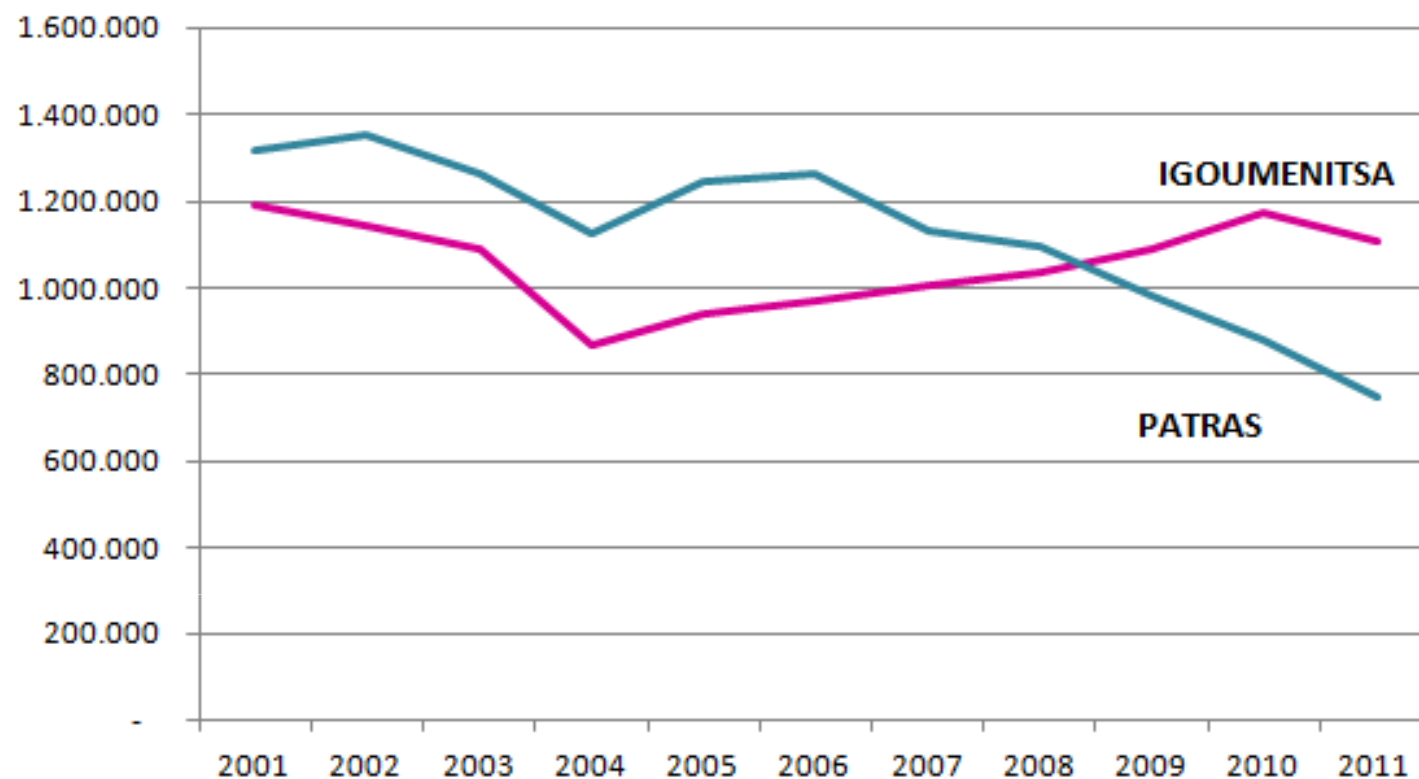


MARKET SHARE (Italian Ports)

	2001	2006	2011
ANCONA	36%	46%	47%
BARI	16%	21%	18%
BRINDISI	20%	14%	18%
TRIESTE	9%		
VENEZIA	19%	19%	17%

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

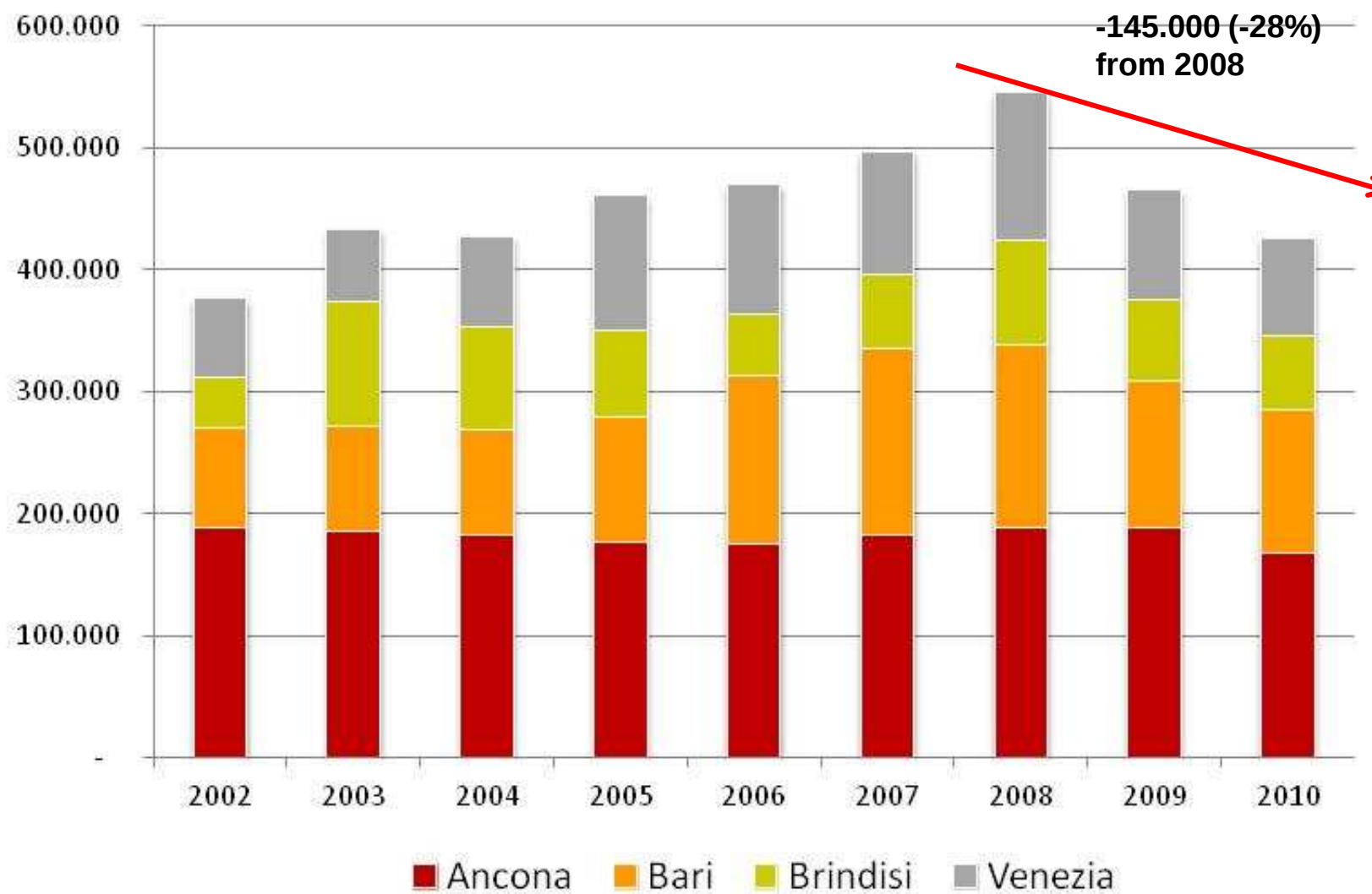
PORTI GRECI: PASSEGGERI DA E PER L'ITALIA 2001-2011



MARKET SHARE (Greek Ports)

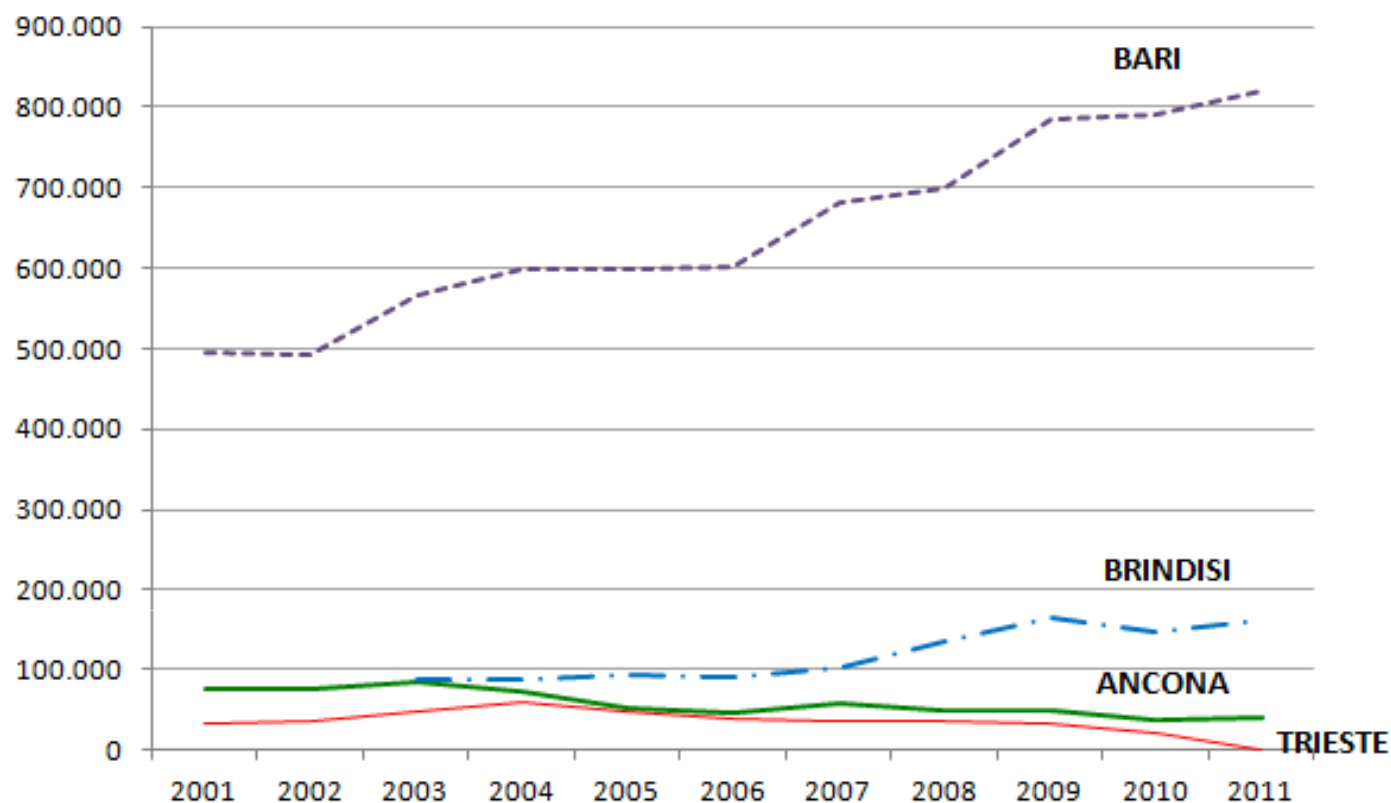
	2001	2006	2011
IGOUMENITSA	48%	43%	60%
PATRAS	52%	57%	40%

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



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

PORTI ITALIANI: PASSEGGERI DA E PER L' ALBANIA 2001-2011

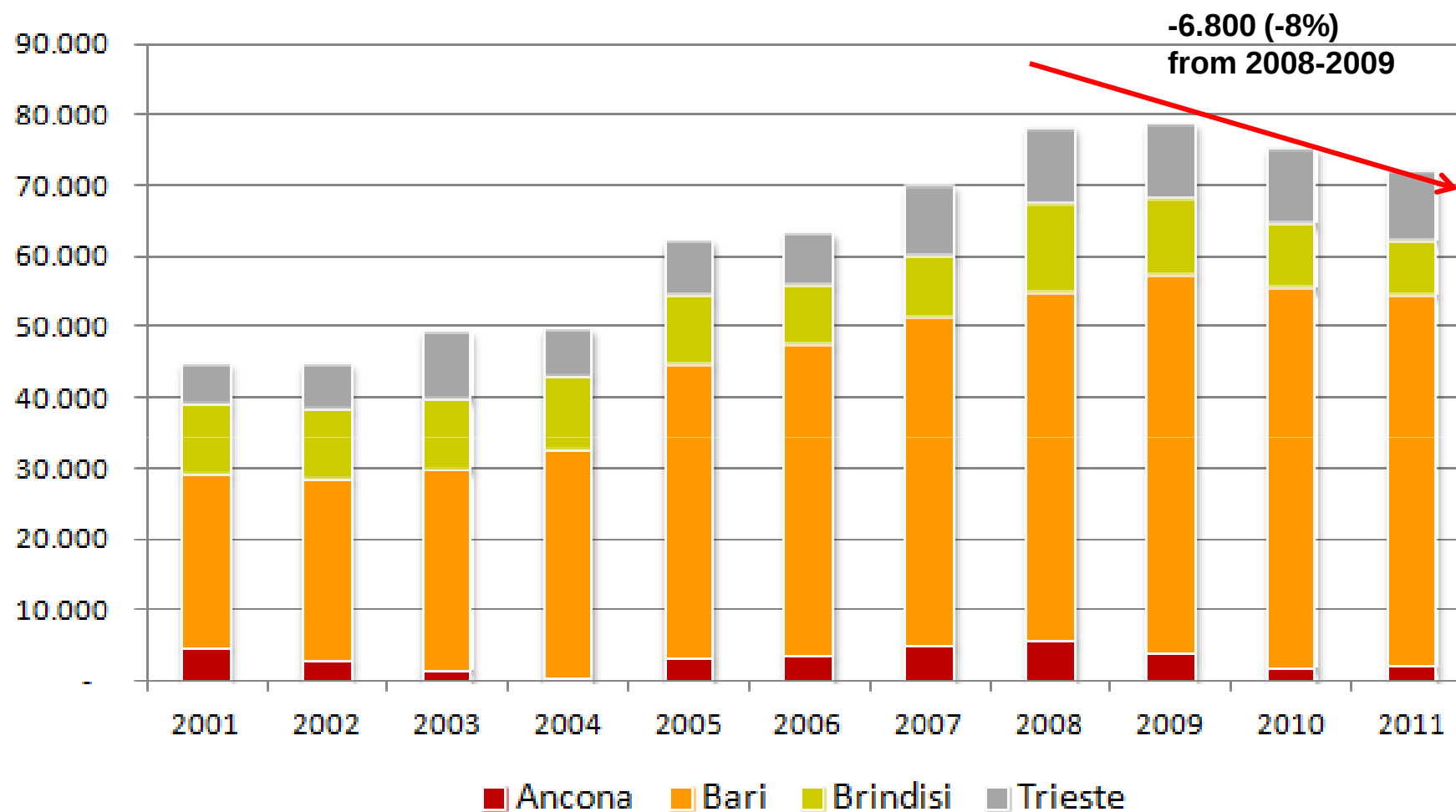


MARKET SHARE (Italian Ports)

	2003	2006	2011
BARI	72%	77%	80%
BRINDISI	11%	12%	16%
TRIESTE	6%	5%	0%
ANCONA	11%	6%	4%

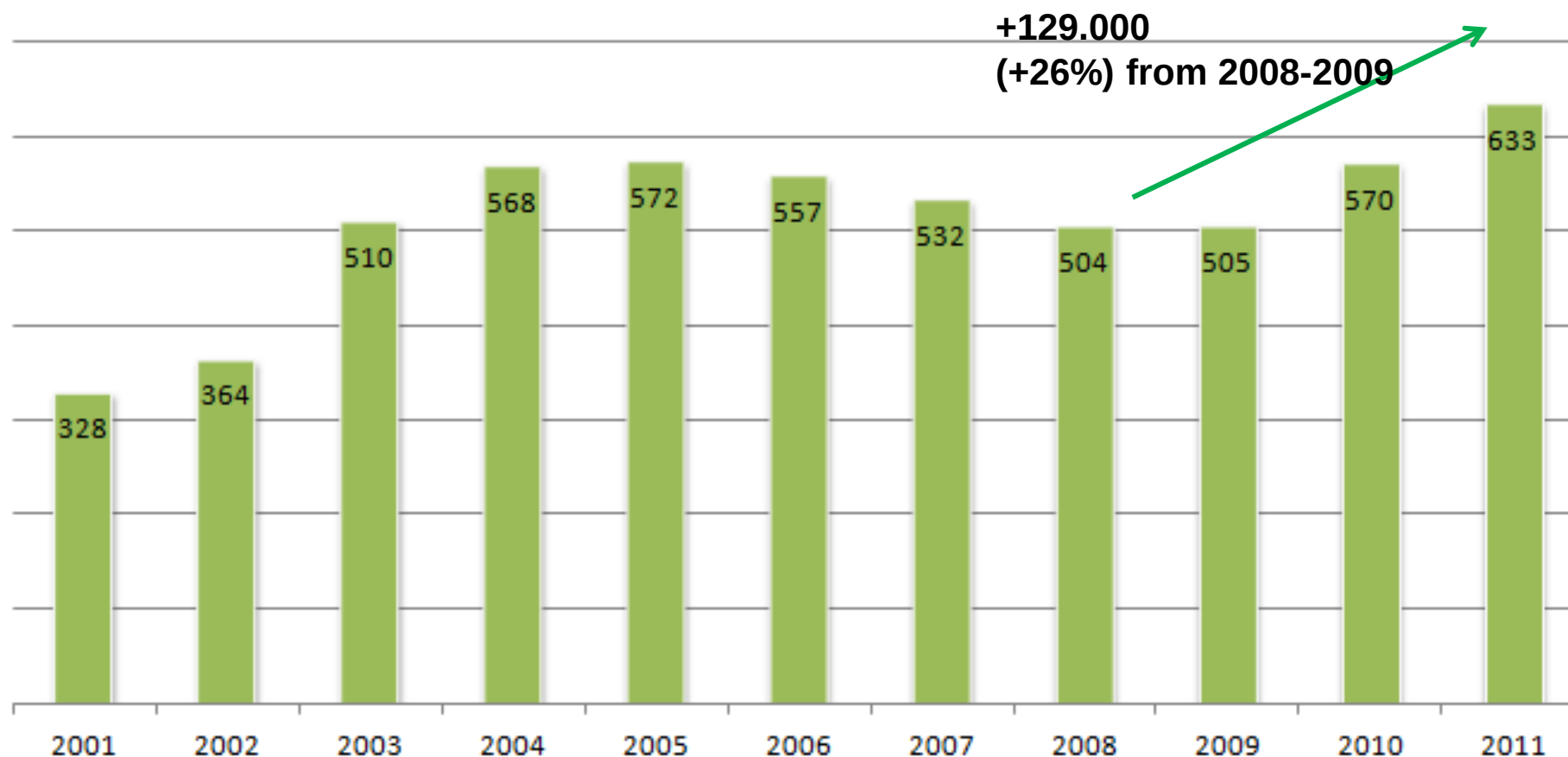
Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

PORTI ITALIANI: TIR+TRAILERS DA E PER L'ALBANIA 2001-2011



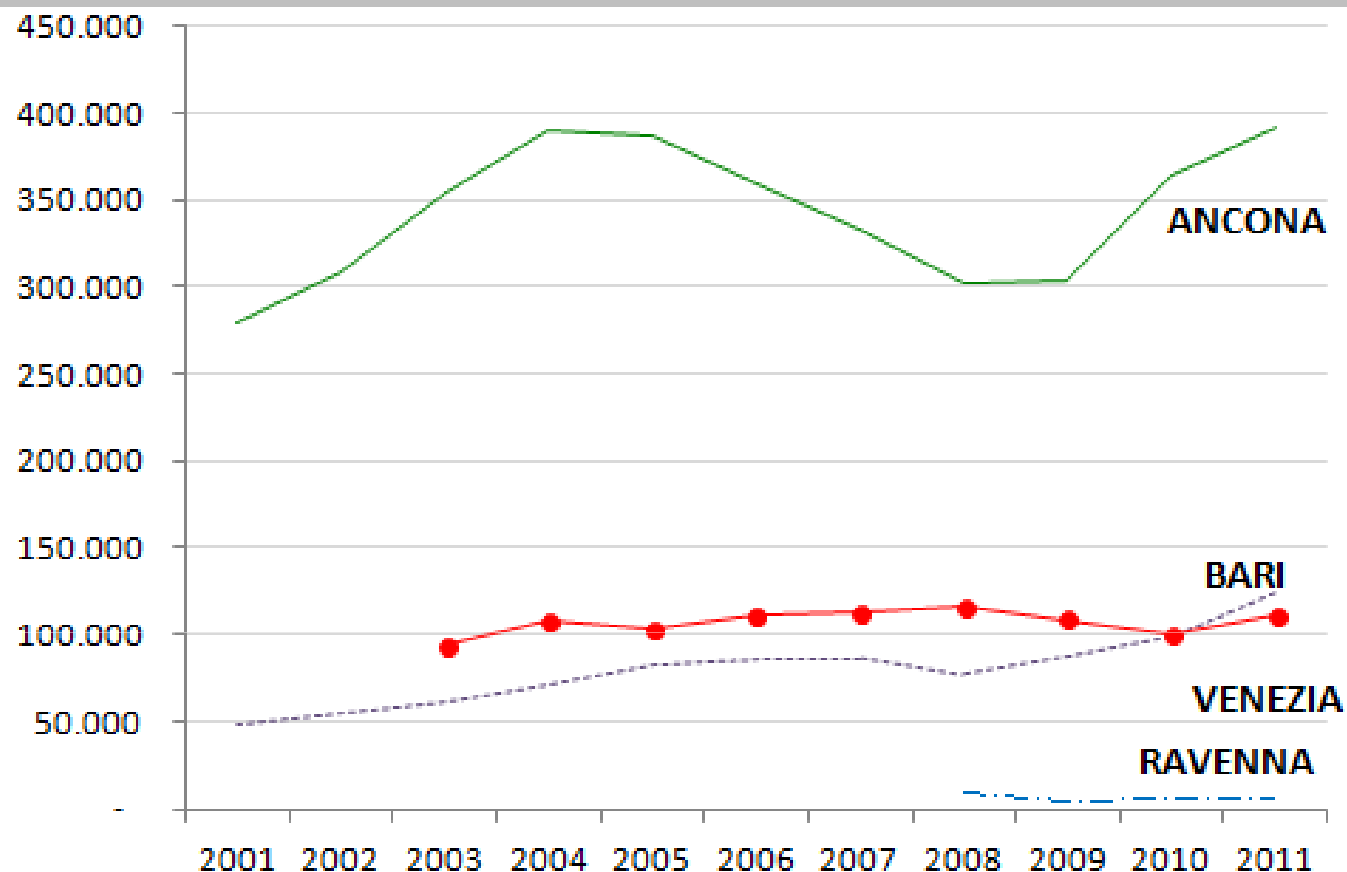
Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

PASSEGGERI DA E PER LA CROAZIA 2001-2011 (in .000)



- E' l'unico mercato cresciuto a ritmi sostenuti negli ultimi anni. Solo nel 2011 la crescita in termini di movimenti complessivi da e per i porti italiani sulle direttrici croate, è stata del l'11%, leggermente inferiore al dato del 2010 (+13%)

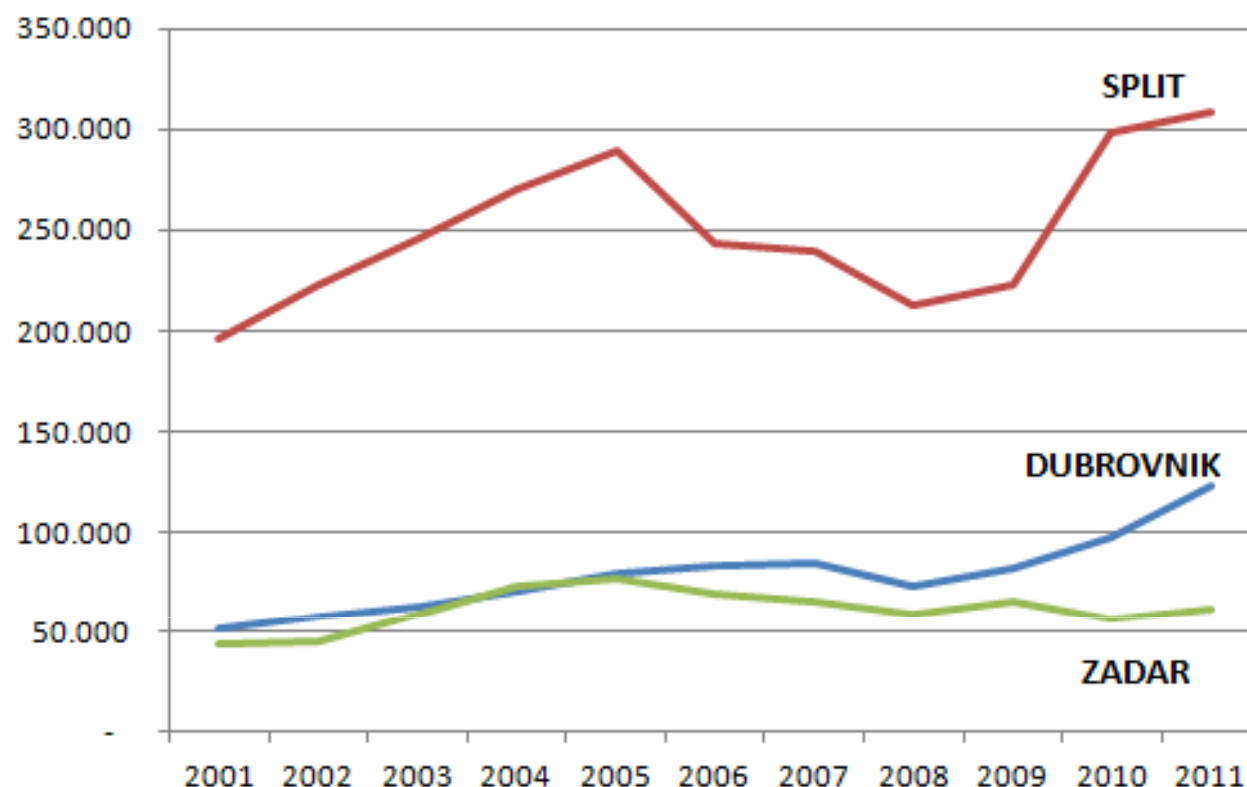
PORTI ITALIANI: PAX DA E PER LA CROATIA 2001-2011



MARKET SHARE (Italian Ports)

	2003	2006	2011
ANCONA	70%	65%	62%
BARI	12%	15%	20%
VENEZIA	18%	20%	18%
RAVENNA	0	0%	1%

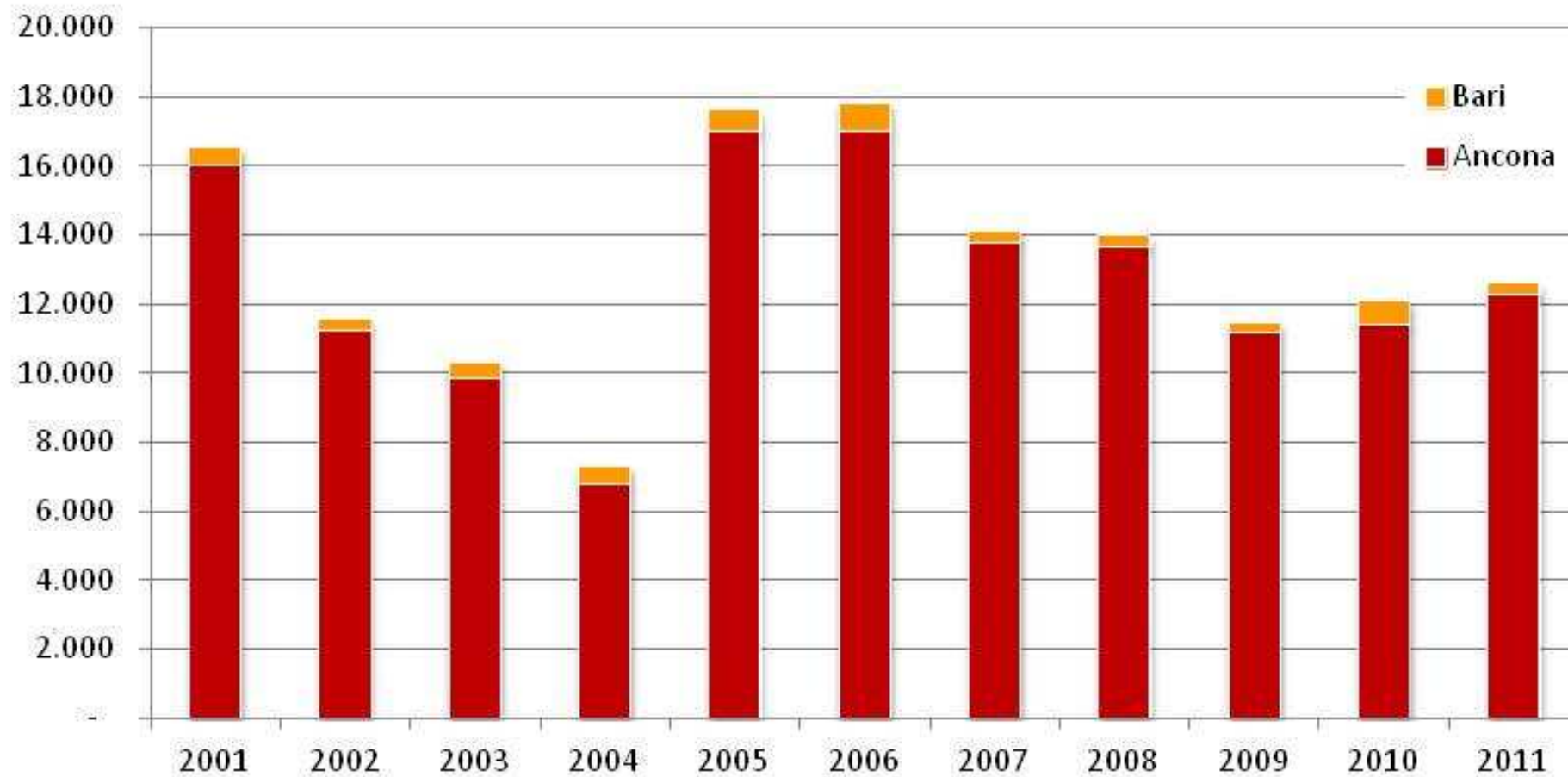
PORTI CROATI: PASSEGGERI DA E PER L'ITALIA 2001-2011



MARKET SHARE (Croatian Ports)

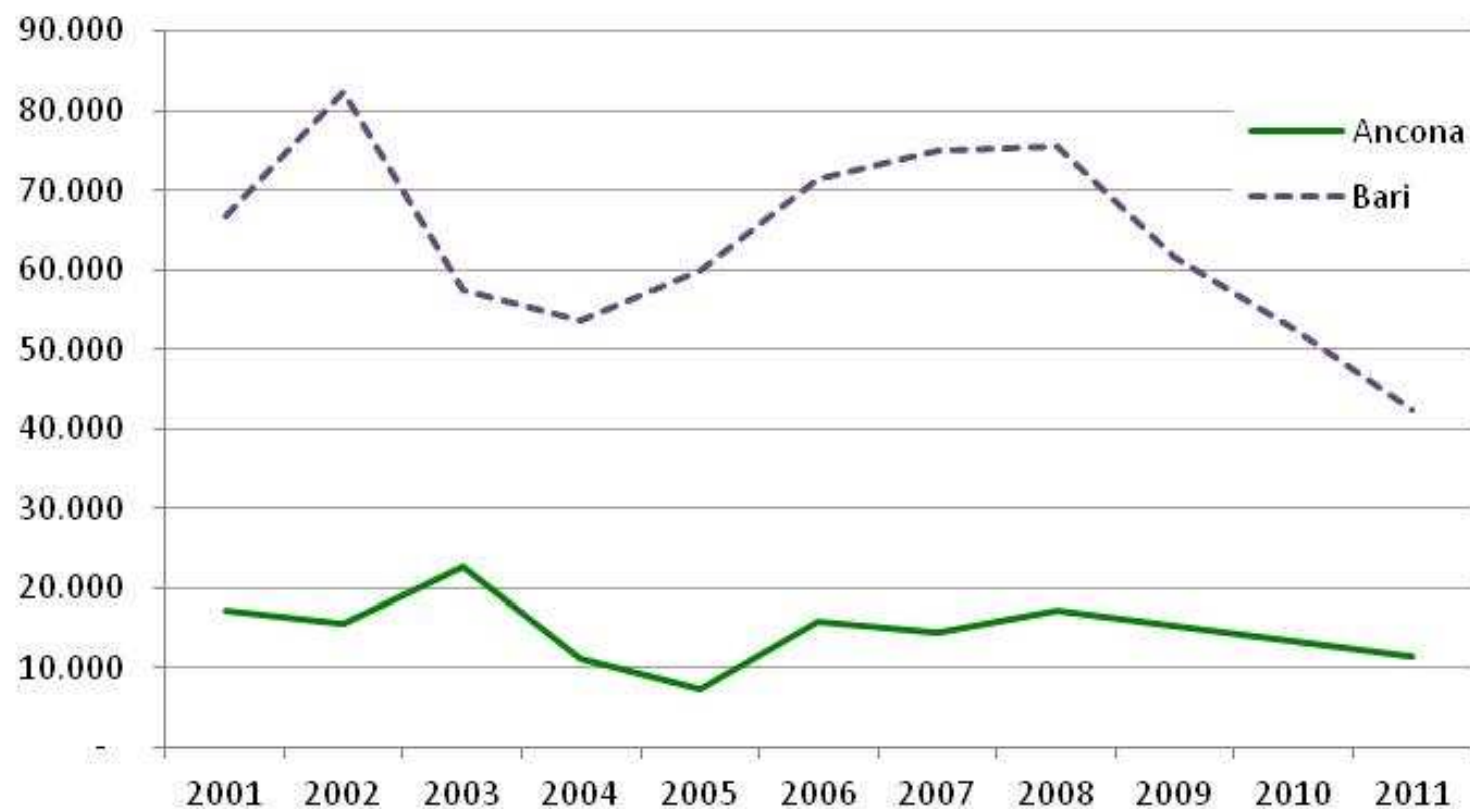
	2001	2006	2011
SPLIT	67%	62%	63%
ZADAR	5%	17%	12%
DUBROVNIK	18%	21%	25%

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



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

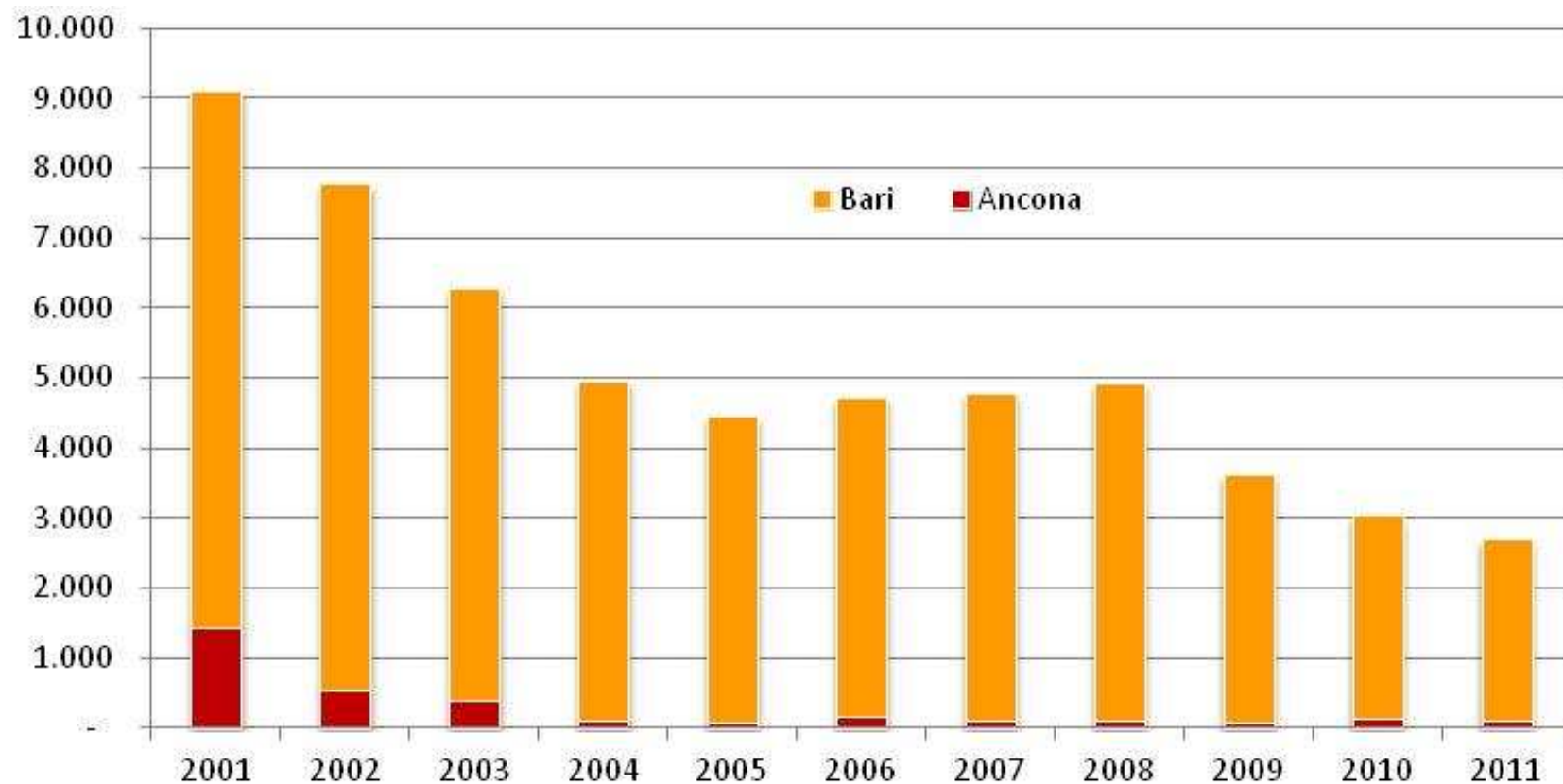
PORTI ITALIANI: PASSEGGERI DA E PER IL MONTENEGRO 2001-2011



MARKET SHARE (Italian Ports)

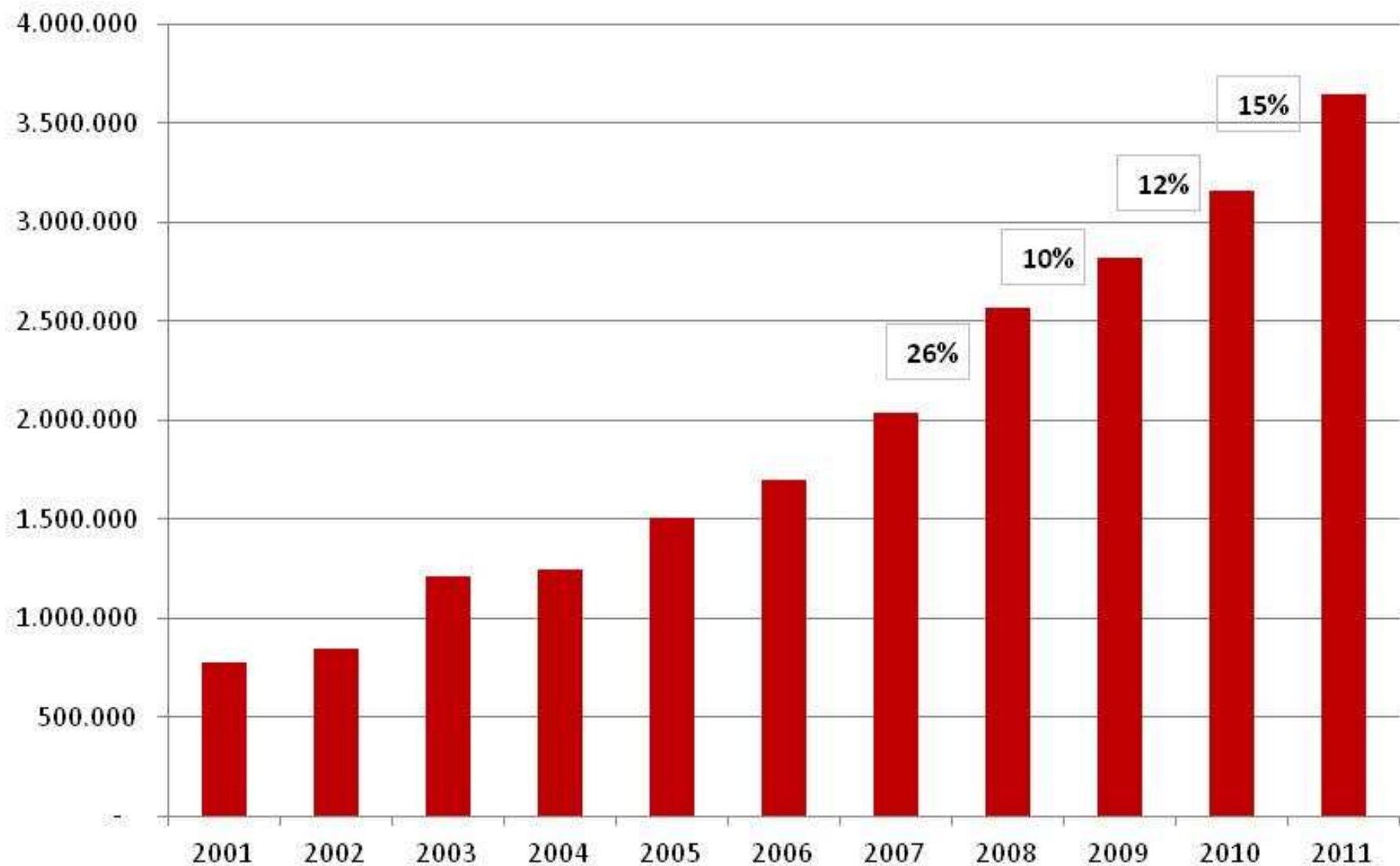
	2003	2006	2011
ANCONA	21%	18%	21%
BARI	79%	82%	79%

PORTI ITALIANI: TIR+TRAILERS DA E VERSO IL MONTENEGRO



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

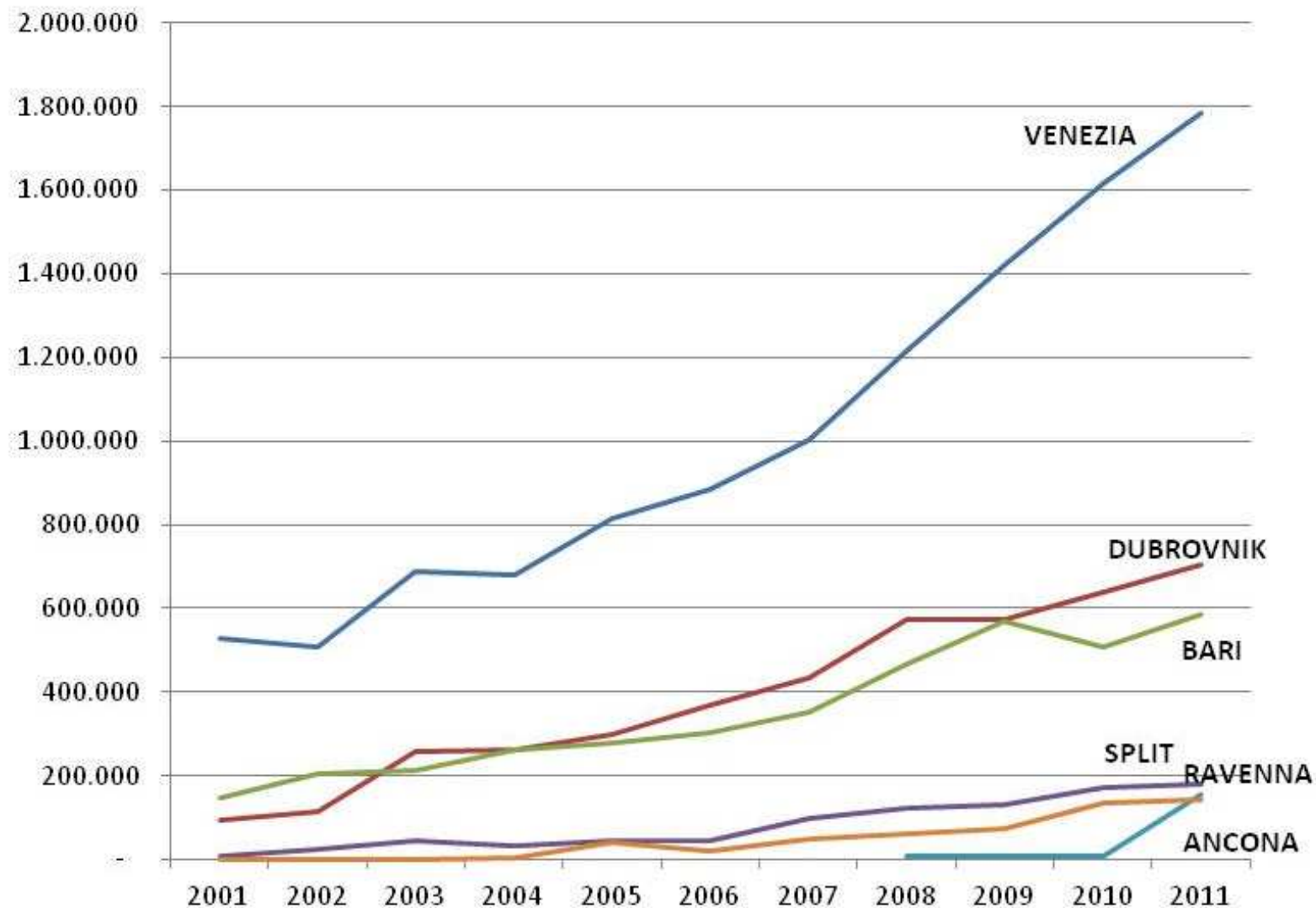
MOVIMENTO COMPLESSIVO DI CROCIERISTI NEL BACINO 2001-2011



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

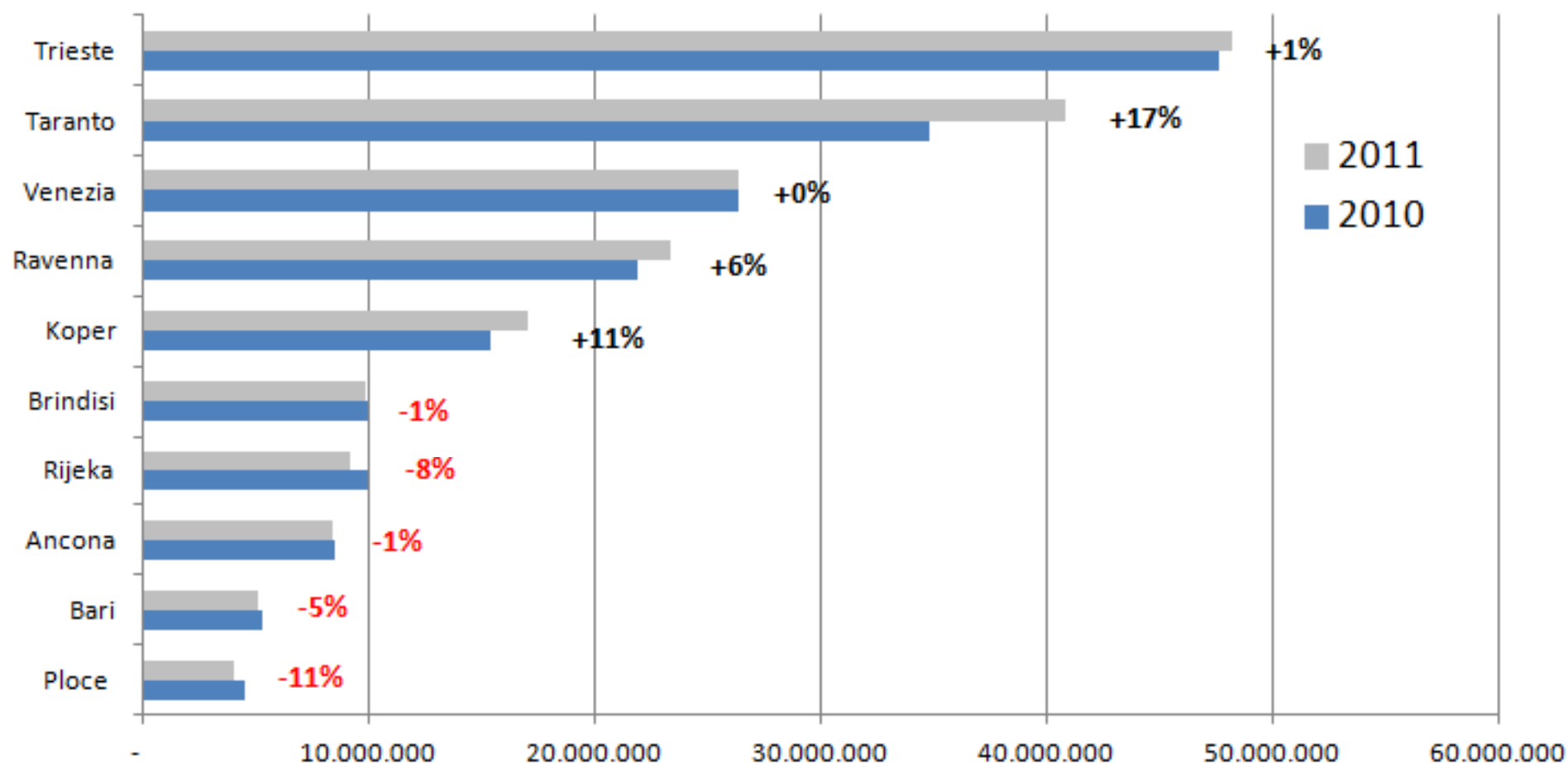
**traffic of cruise passengers
has increased by 600% in 10
years**

TRAFFICO CROCIERE – LE DINAMICHE DEI PRINCIPALI PORTO 2001-2011



- La crescita annuale di Venezia oscilla ormai dal 2004 dal 18 al 20% annuo.
- La crescita del settore traina altri porti, di recente anche Ravenna.

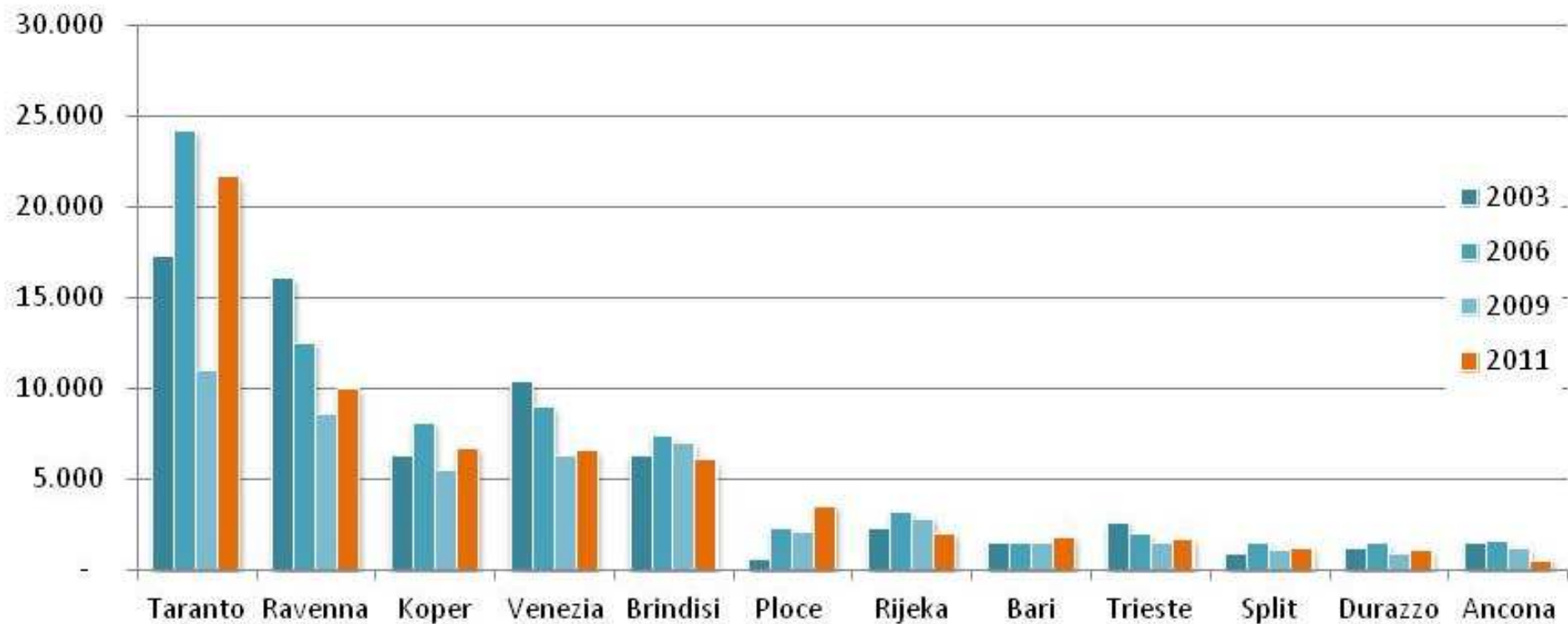
MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI (.000 tons)



- Per i porti principali il 2011 ha confermato una ripresa dei traffici, pur con segnali di sviluppo differenziati per singoli segmenti di mercato.

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

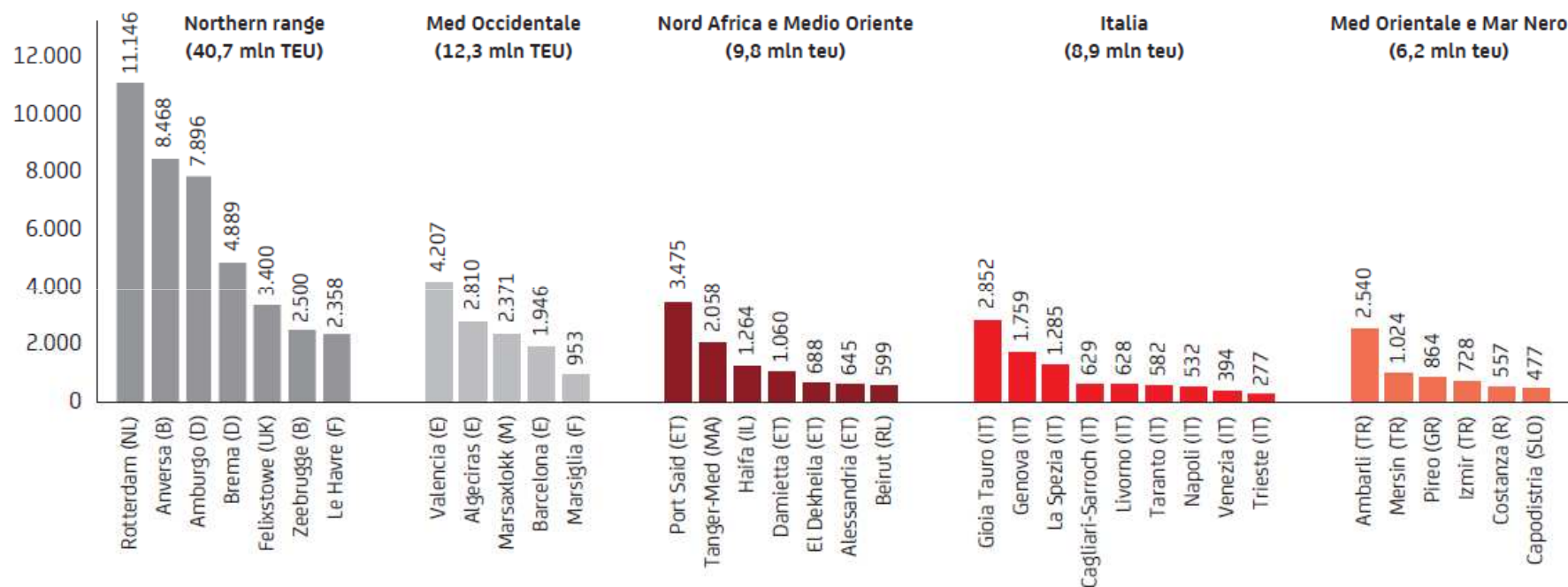
DRY BULK (.000 tons)



- Il mercato delle rinfuse liquide è sostanzialmente stabile, ma quello delle rinfuse solide segna un crollo complessivo di carattere strutturale. Dopo il 2008 solo Koper è in crescita costante insieme a porti più piccoli come Ploce, Split, Durazzo

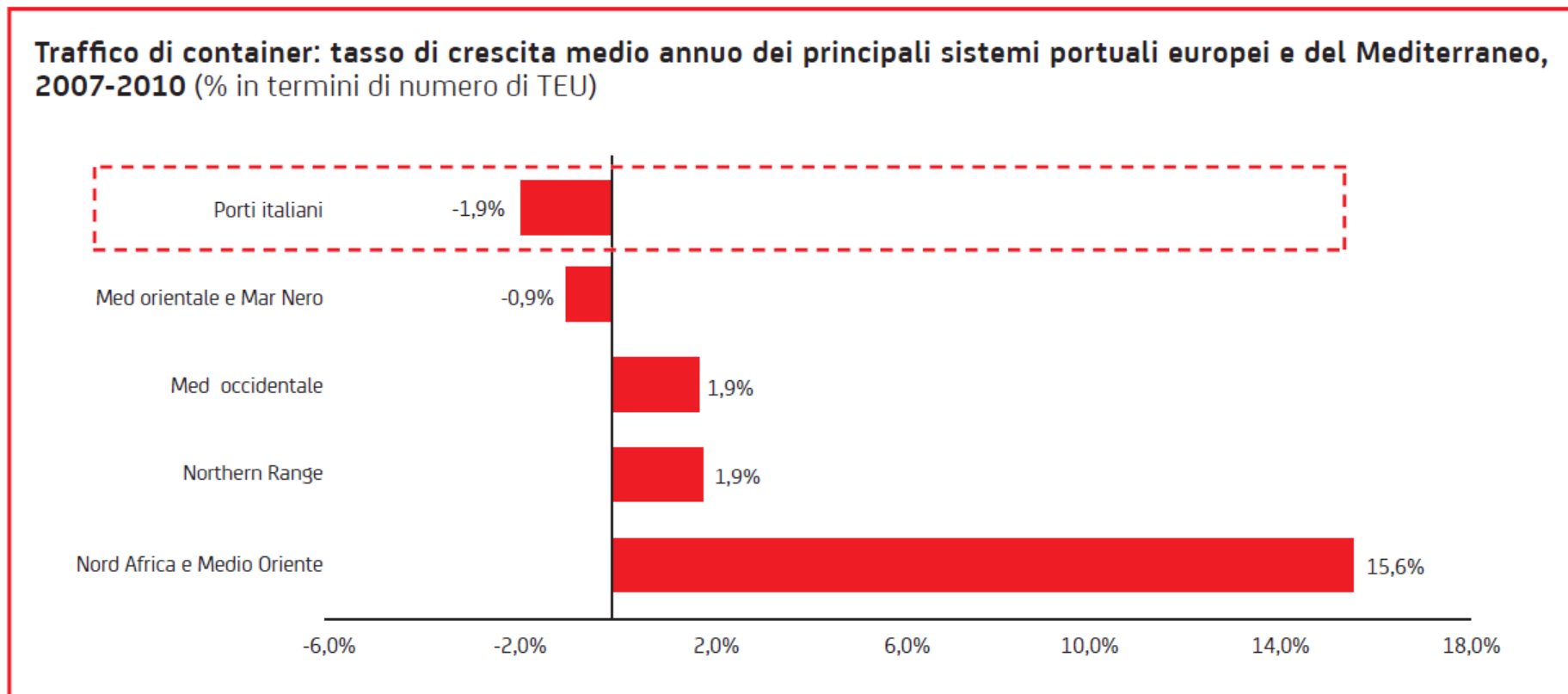
CONTAINER – Teus nei principali porti europei e mediterranei

Principali porti europei e mediterranei nel traffico di container, 2010 ('000/TEU)



Fonte: UniCredit su dati Assoporti e European Sea Port Organization, 2012

CONTAINER – Variazione percentuale per principali sistemi portuali.

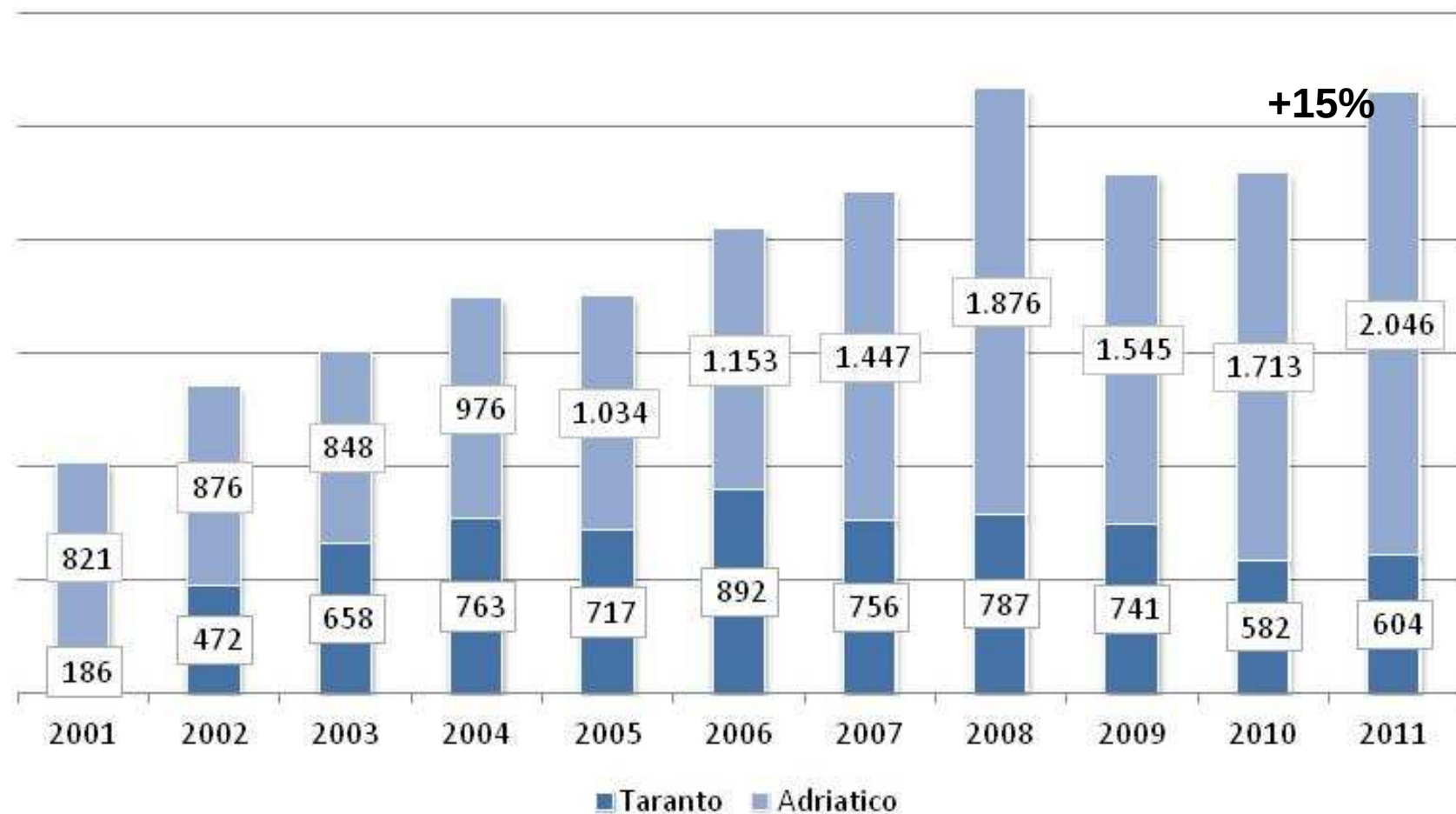


Fonte: Unicredit su dati Assoporti e European Sea Port Organization, 2012

- Nel triennio 2007-2010 soffrono particolarmente i porti italiani, quelli del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero con il crollo dei traffici nello scalo di Costanza.
- Decollano definitivamente i porto di Nord Africa e Medio Oriente, che stanno diventando i principali scali di transhipment dell'area, sottraendo quote di mercato agli equivalenti porti mediterranei europei.

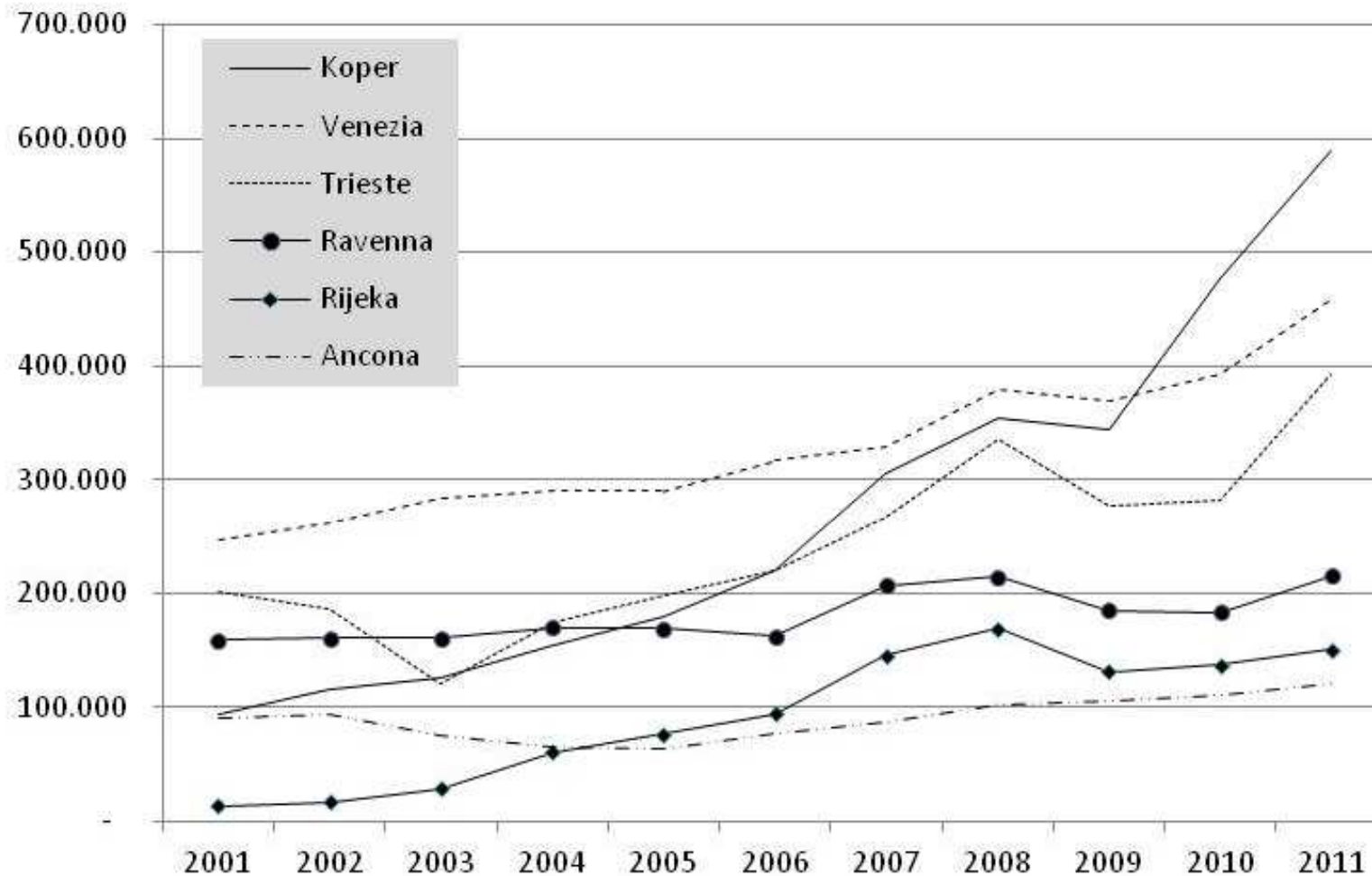
Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

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



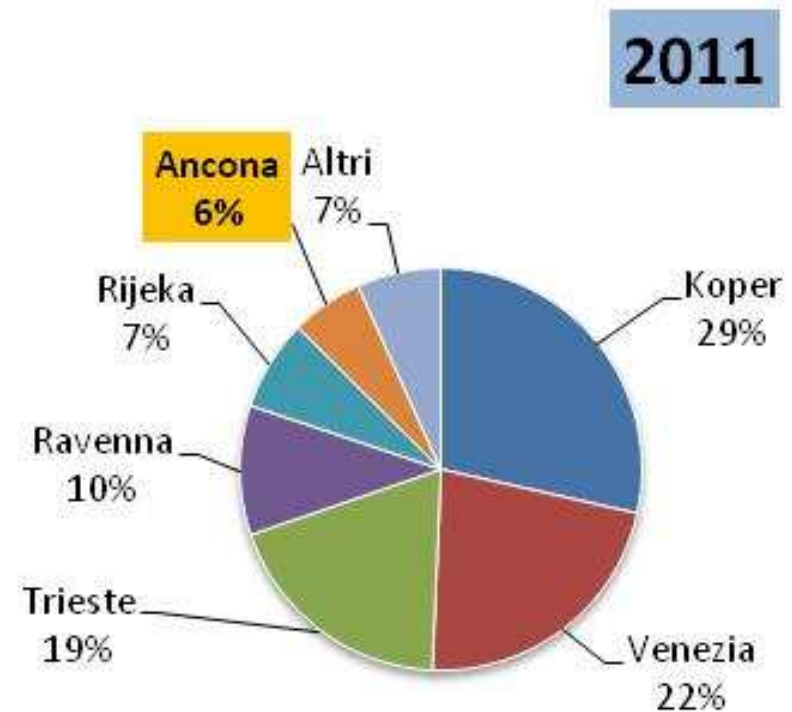
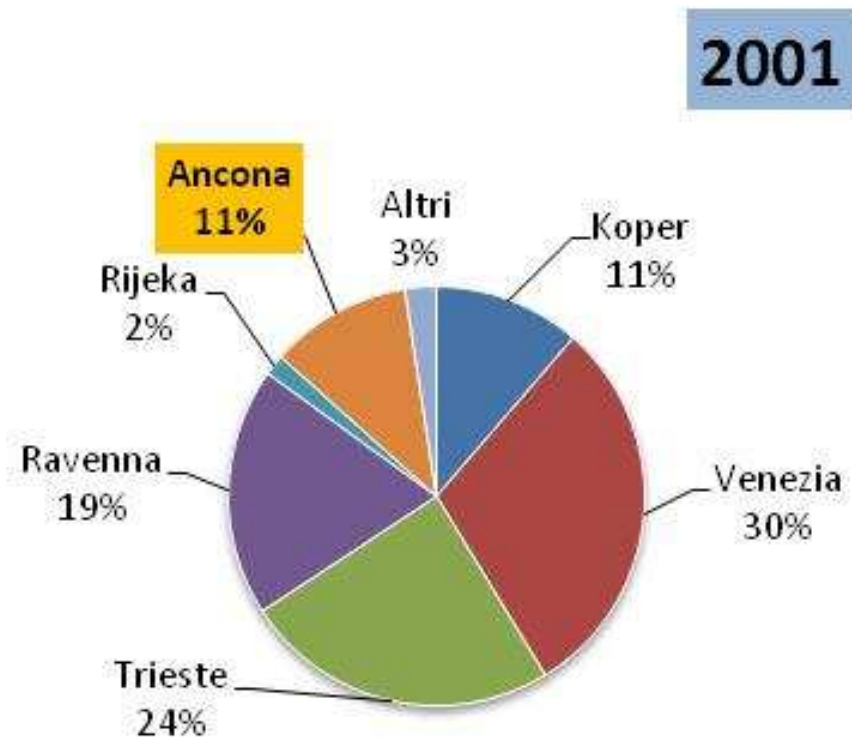
- Il traffico container nel 2011 è cresciuto complessivamente del 15%. Il balzo dei porti adriatici è stato del 19%, Taranto è cresciuto solo del 4%.

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



■ Continua lo sviluppo di Koper (+25%) e ottima la performace di Trieste (+40%).

CONTAINER AREA A-I – Market share ne2001 - 2011



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

CONTAINER AREA A-I – Il ruolo dell'Intermodalità

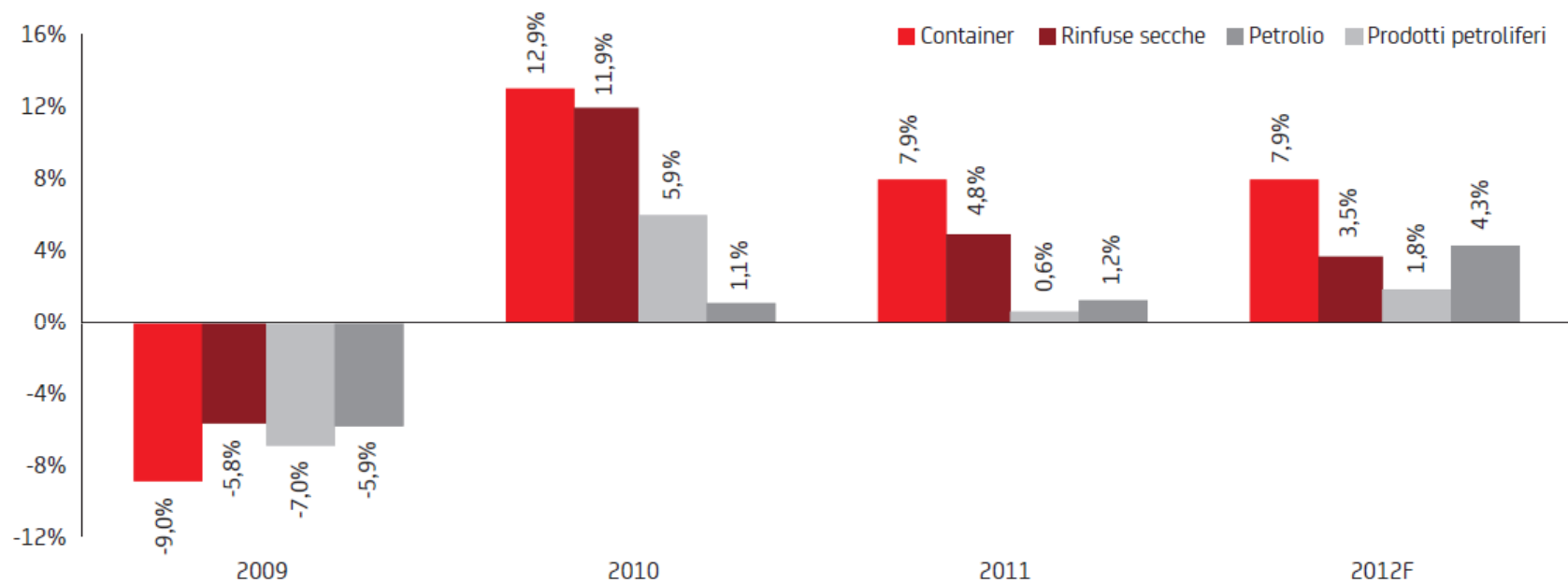
- **Koper** sviluppa la sua vocazione internazionale grazie all'intermodalità con servizi su Austria, Germania, Polonia, Bulgaria, ecc..
- **Trieste** è il primo scalo italiano per quota di traffico intermodale ferro-mare. Almeno 50 sono i collegamenti settimanali, soprattutto per destinazioni internazionali come Germania, Austria, Cechia.
- Il traffico intermodale di **Ravenna** si sviluppa esclusivamente su direttrici italiane.
- Per i casi italiani hanno avuto un ruolo importante per il decollo dell'intermodalità i vettori regionali Alpe Adria e Fer e le politiche regionali a sostegno dello sviluppo dei servizi.

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data



FORECASTS OF THE WORLD MARITIME TRAFFIC

Previsioni del traffico marittimo mondiale, 2009-2012F (var. % YoY)



Fonte: Clarkson Research Services, 2012

● TRAFFICI E TRENDS

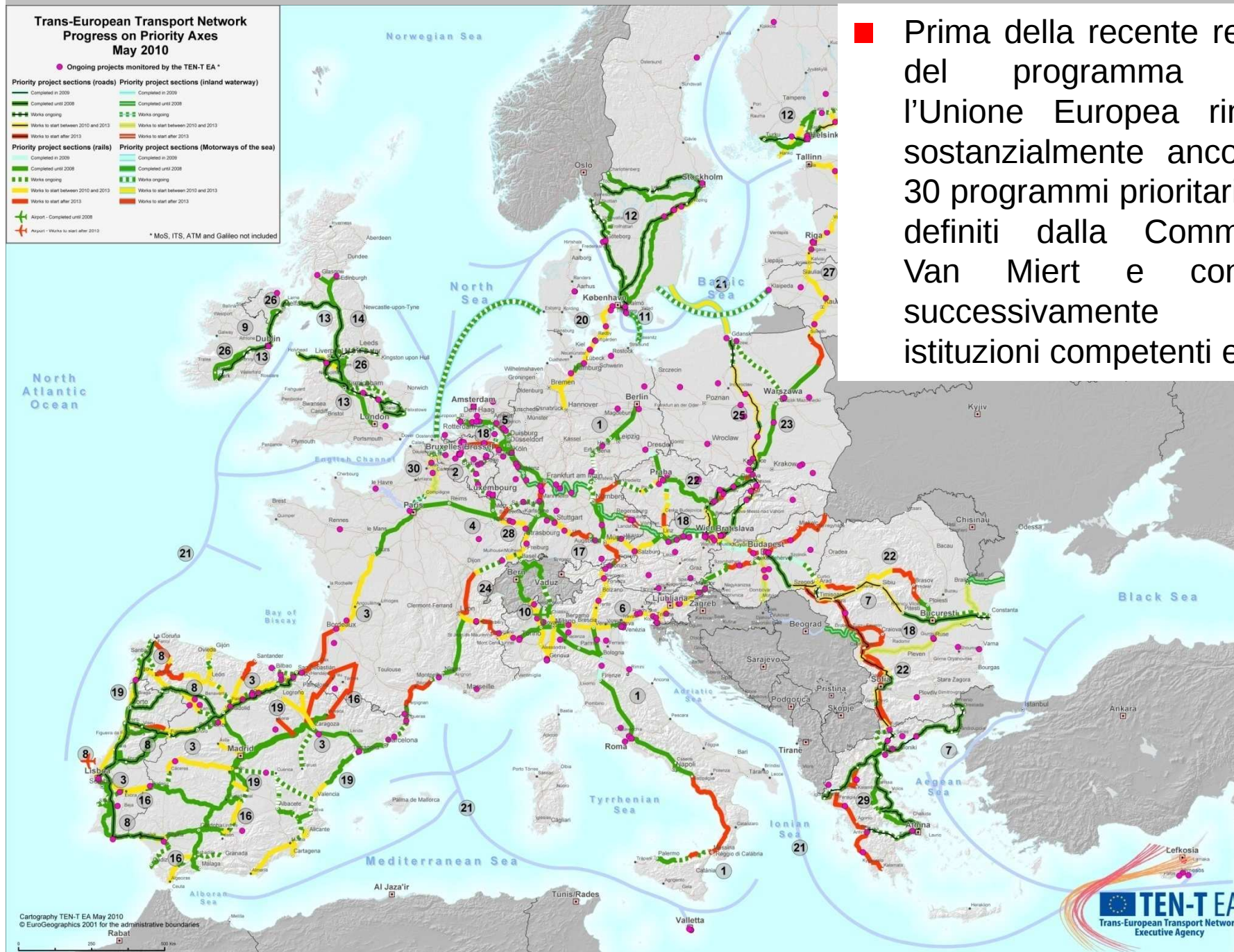
- Traffico passeggeri
- Traffico Merci

● POLITICHE EUROPEE



I PROGRAMMI PRIORITARI DELL'UNIONE PRE 2011

Prima della recente revisione del programma TEN-T l'Unione Europea rimaneva sostanzialmente ancorata a 30 programmi prioritari definiti dalla Commissione Van Miert e confermati successivamente dalle istituzioni competenti europee



2009 – LA MODERNIZZAZIONE DELLA POLITICA DEI TRASPORTI UE

- 2009 - Percorso di modernizzazione in materia di infrastrutture di trasporto, per indirizzare meglio le risorse UE verso progetti strategici e con la finalità di eliminare le strozzature critiche in particolare nelle sezioni transfrontaliere e nei nodi intermodali (città, porti e piattaforme logistiche)
- Approccio basato su una struttura a doppio livello

CORE NETWORK

la rete principale UE fatta di nodi e collegamenti di altissima importanza Copre tutti i modi di trasporto, sia interni all'UE, sia quelli che consentono di collegare al meglio i Paesi vicini e altre parti del

COMPREHENSIVE NETWORK

il sistema infrastrutturale di trasporto che deve garantire l'accessibilità al *core network*, alimentarne il flusso di traffico e contribuire in maniera decisiva alla coesione interna dell'Unione.

Entro 2020

Entro 2050

IL PERCORSO

NODI PRINCIPALI (URBANI) CHE
COSTITUISCONO L'OSSATURA
DELLA RETE

nodi urbani di particolare importanza, come le capitali degli Stati Membri, altre città o agglomerati di importanza sovra regionale in campo amministrativo, economico, sociale, culturale e dei trasporti.

CORE NETWORK - PORTI GATEWAY
(MARITTIMI E AEROPORTUALI)

ovvero porti e aeroporti che costituiscono hub intercontinentali e che collegano la UE con il resto del mondo, e i più importanti porti delle acque interne e dei terminali merci.

COMPREHENSIVE NETWORK –
NODI CHE ALIMENTANO LA RETE
PRINCIPALE

•ovvero città, aeroporti, terminali merci, ecc di dimensioni o importanza minore che tuttavia alimentano i nodi della rete principale.

CORE NETWORK IN A-I AREA – PORTS AND INLAND WATERWAYS



Source: UE

CORE AND COMPREHENSIVE NETWORK IN A-I AREA – PORTS AND INLAND WATERWAYS GREECE



■ *In Grecia porti minori nel
comprehensive network*

CORE AND COMPREHENSIVE NETWORK IN A-I AREA – PORTS AND INLAND WATERWAYS ITALY AND SLOVENIA



*In Italia sistemi interportuali
nel comprehensive network*

I CORRIDOI

- Nelle realizzazione della rete centrale, la Commissione propone un approccio per Corridoi, individuati in un numero di 10.
- Ciascun corridoio deve includere tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere.
- DA NOTARE CHE GLI INTERVENTI PROGETTATI RIGUARDANO SOLO LA RETE FERROVIARIA
- Si creeranno "piattaforme di corridoio" per riunire tutte le parti interessate e gli Stati membri. La piattaforma di corridoio è una struttura di *governance* che elaborerà e attuerà "piani di sviluppo di corridoio" volti a coordinare efficacemente i lavori svolti lungo il corridoio in Stati membri diversi e in diverse fasi del progetto

CORRIDOR 3

Dalla Spagna all'Ungheria

3. Mediterranean Corridor

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest – UA border

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
Algeciras - Madrid	Rail	studies ongoing, works to be launched before 2015, to be completed 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Rail	studies and works
Valencia - Tarragona - Barcelona	Rail	construction between 2014 - 2020
Barcelona	Port	interconnections rail with port and airport
Barcelona - Perpignan	Rail	cross-border section, works ongoing, new line completed by 2015, upgrading existing line
Perpignan - Montpellier	Rail	bypass Nîmes - Montpellier to be operational in 2017, Montpellier - Perpignan for 2020
Lyon - Torino	Rail	cross-border section, works base tunnel to be launched before 2020; studies access routes
Milano - Brescia	Rail	partially upgrading, partially new high-speed line
Brescia - Venezia - Trieste	Rail	works to start before 2014 on several sections
Milano - Mantova - Venezia - Trieste	IWW	studies, upgrading, works
Trieste - Divača	Rail	studies and partial upgrading ongoing; cross-border section to be realised until after 2020
Koper - Divača - Ljubljana - Maribor	Rail	studies and upgrading/partially new line
Ljubljana node	Rail	rail node Ljubljana, including multi-modal platform; rail airport interconnection
Maribor - Zalačev	Rail	cross-border section: studies, works to start before 2020
Boba- Szekesferhervar	Rail	upgrading
Budapest-Miskolc-UA border	Rail	upgrading

Source: UE

CORRIDOR 5

Dalla Finlancia a Malta

5. Helsinki – Valletta

lm – Malmö – København – Fehmarn – Hamburg – Hannover
 – München – Brenner – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Bari
 Napoli – Palermo – Valletta

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
Kotka/Hamina - Helsinki	Port, rail	port hinterland connections, rail upgrading
Helsinki	Rail	airport-rail connection
RU border - Helsinki	Rail	works ongoing
Turku - Stockholm	Ports, MoS	port hinterland connections, icebraking capacity
Stockholm - Malmö (Nordic Triangle)	Rail	works ongoing on specific sections
Fehmarn	Rail	studies ongoing, construction works Fehmarn Belt fixed link between 2014 and 2020
København - Hamburg via Fehmarn: access routes	Rail	access routes DK to be completed by 2020, access routes Germany to be completed in 2 steps (2020 - 2027)
Hamburg/Bremen - Hannover	Rail	works to be started before 2020
München - Wörgl	Rail	access to Brenner Base Tunnel and cross-border section: studies
Brenner Base Tunnel	Rail	studies and works
Fortezza - Verona	Rail	studies and works
Napoli - Bari	Rail	studies and works
Napoli – Reggio Calabria	Rail	Upgrading
Messina - Palermo	Rail	upgrading (remaining sections)
Palermo - Valletta	Ports, MoS	port hinterland connections
Valletta - Marsaxlokk	Port, airport	traffic management systems to be deployed, upgrading of modal interconnection

CORRIDOR 1 – BALTIC-ADRIATIC CORRIDOR

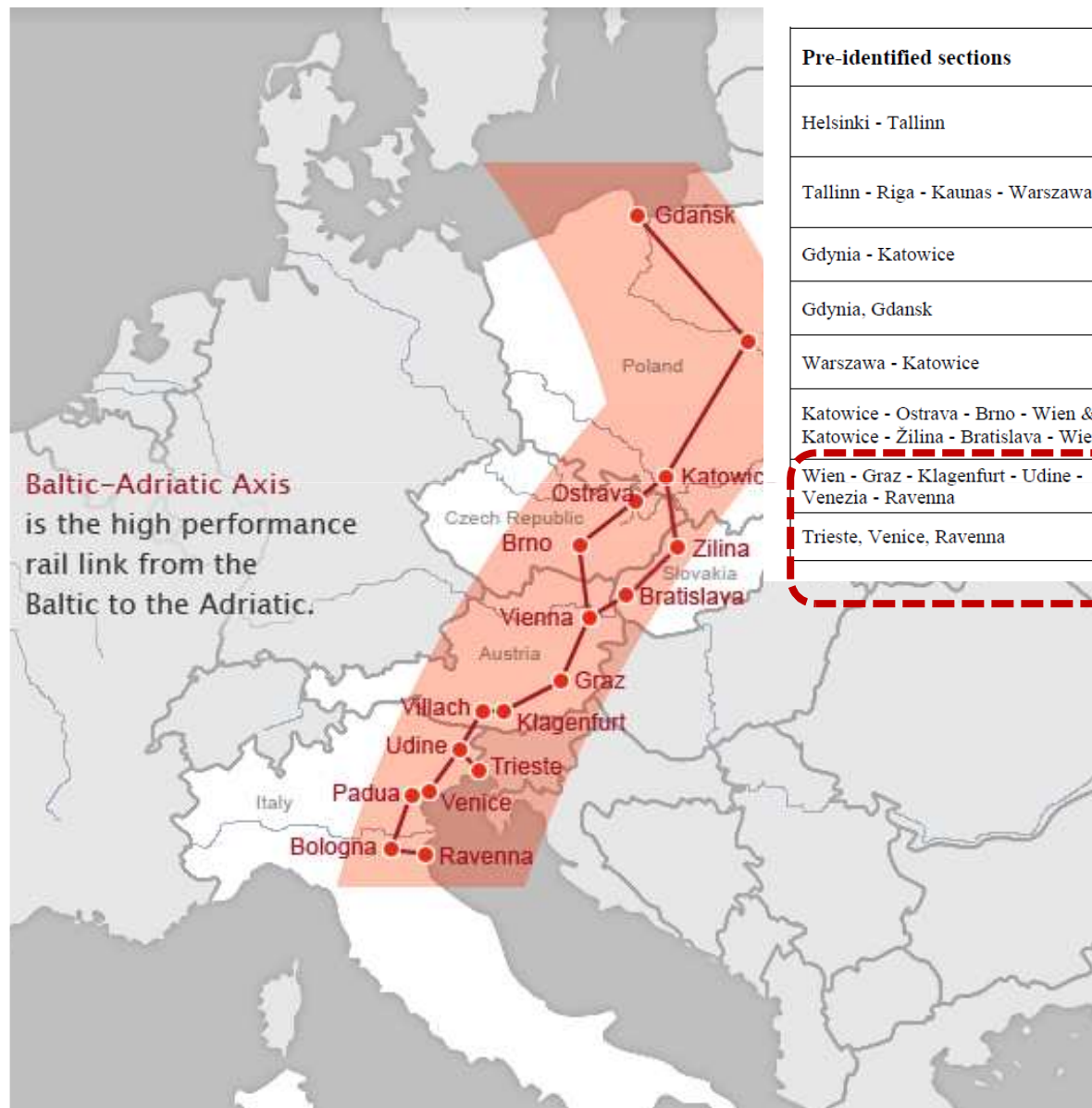
1. Baltic – Adriatic Corridor

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa – Katowice
Gdynia – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venezia – Bologna – Ravenna



Pre-identified sections	Mode	Description/dates
Helsinki - Tallinn	Ports, MoS	port interconnections, (further) development of multimodal platforms and their interconnections, MoS (including icebreaking capacity)
Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Rail	(detailed) studies for new UIC gauge fully interoperable line; works for new line to start before 2020; rail – airports/ports interconnections
Gdynia - Katowice	Rail	upgrading
Gdynia, Gdansk	Ports	port interconnections, (further) development of multimodal platforms
Warszawa - Katowice	Rail	upgrading
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Rail	upgrading, in particular cross-border sections PL-CZ, PL-SK and SK-AT; (further) development of multimodal platforms
Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Rail	upgrading and works ongoing; (further) development of multimodal platforms
Trieste, Venice, Ravenna	Ports	port interconnections, (further) development of multimodal platforms

CORRIDOR 4

Dalla Germania alla Grecia/Cipro

4. Hamburg – Rostock – Burgas/TR border – Piraeus – Lefkosia

Hamburg / Rostock – Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia

Sofia – Burgas/TR border

Sofia – Thessaloniki – Piraeus – Limassol – Lefkosia

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
Dresden - Praha	Rail	studies for high-speed rail
Prague	Rail	Upgrading, freight bypass; rail connection airport
Hamburg - Dresden - Praha - Pardubice	IWW	Elbe upgrading
Děčín locks	IWW	studies
Breclav - Bratislava	Rail	cross-border, upgrading
Bratislava - Hegyeshalom	Rail	cross-border, upgrading
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Rail	upgrading in HU nearly completed, ongoing in RO
Vidin - Sofia - Burgas/TR border Sofia - Thessaloniki - Athens/Piraeus	Rail	studies and works Vidin – Sofia – Thessaloniki; upgrading Sofia – Burgas/TR border
Athens/Piraeus - Limassol	MoS	port capacity and hinterland connections
Limassol - Lefkosia	Ports, multimodal platforms	upgrading of modal interconnection

CORRIDOR 6

Dal Mediterraneo al Mar del Nord

6. Genova – Rotterdam

Genova – Milano/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel – Mannheim – Köln
Köln– Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
Köln– Liège – Bruxelles/Brussel– Zeebrugge

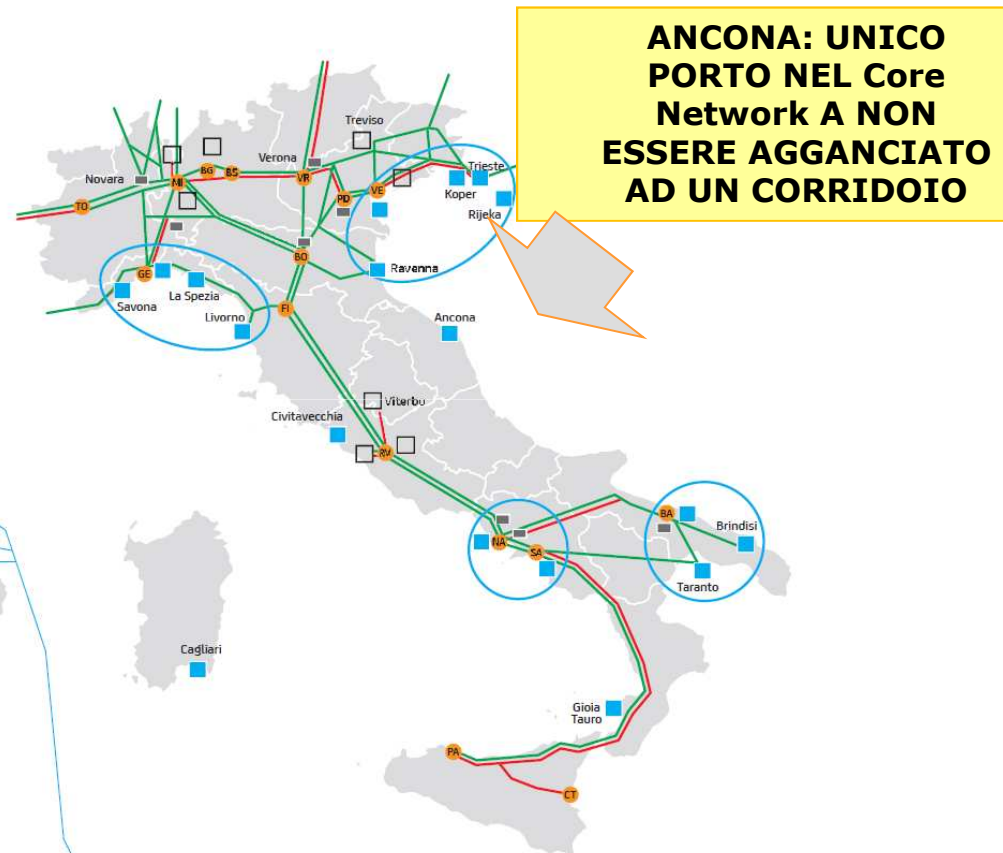
Pre-identified sections	Mode	Description/dates
Genova - Milano/Novara - CH border	Rail	studies; works starting before 2020
Basel - Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen	IWW	upgrading
Karlsruhe - Basel	Rail	works to be completed by the end of 2020
Frankfurt - Mannheim	Rail	studies ongoing
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Rail	works to be completed until 2017
Zeebrugge	Port	locks: studies ongoing

LA SITUAZIONE ITALIANA: IL SISTEMA FERROVIARIO TEN

Progetti prioritari TEN-T in Italia

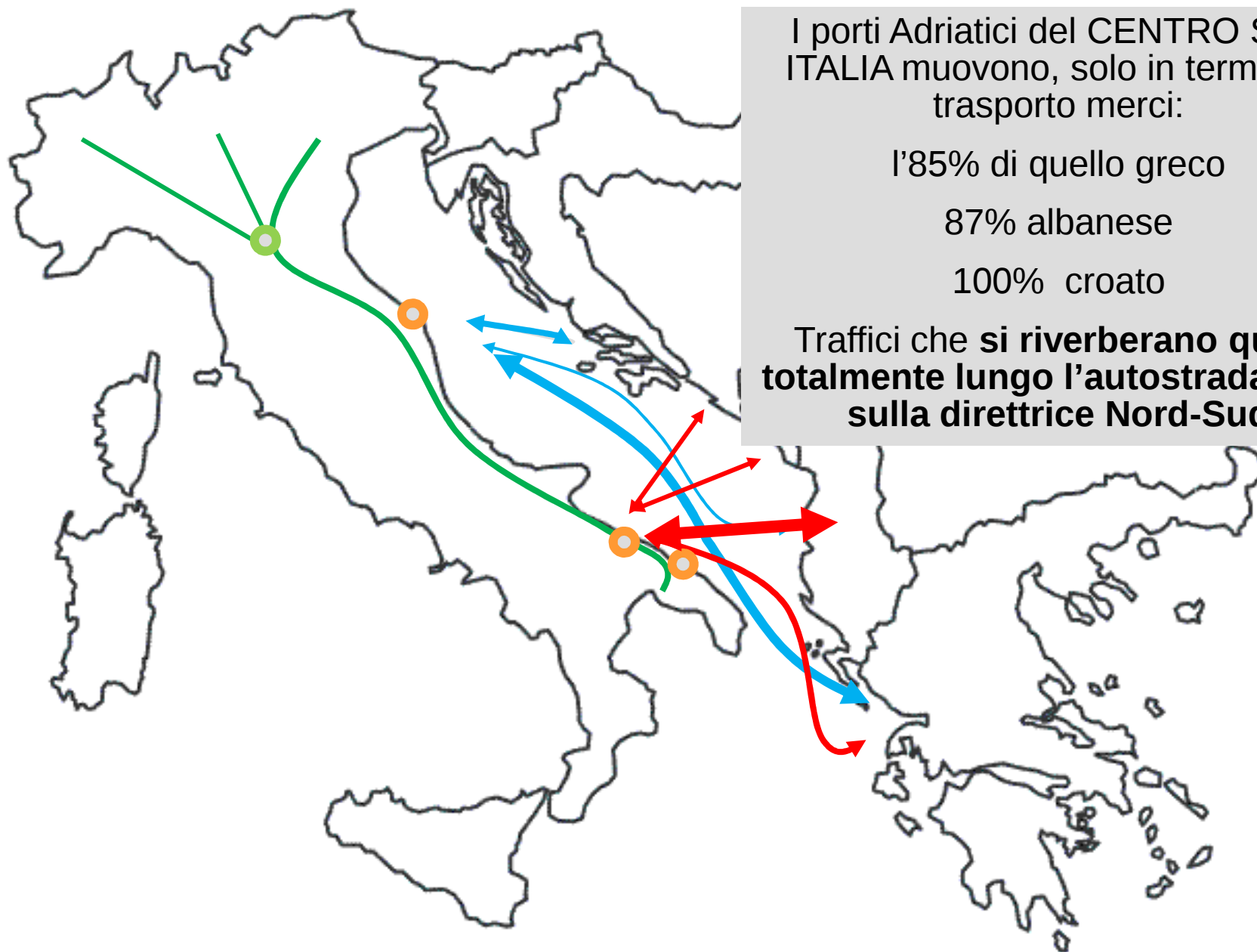


Sottosistema ferroviario italiano di interesse europeo



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

I PORTI DEL CENTRO SUD STRUMENTO DI INTEGRAZIONE EUROPEA



I porti Adriatici del CENTRO SUD
ITALIA muovono, solo in termini di
trasporto merci:

l'85% di quello greco

87% albanese

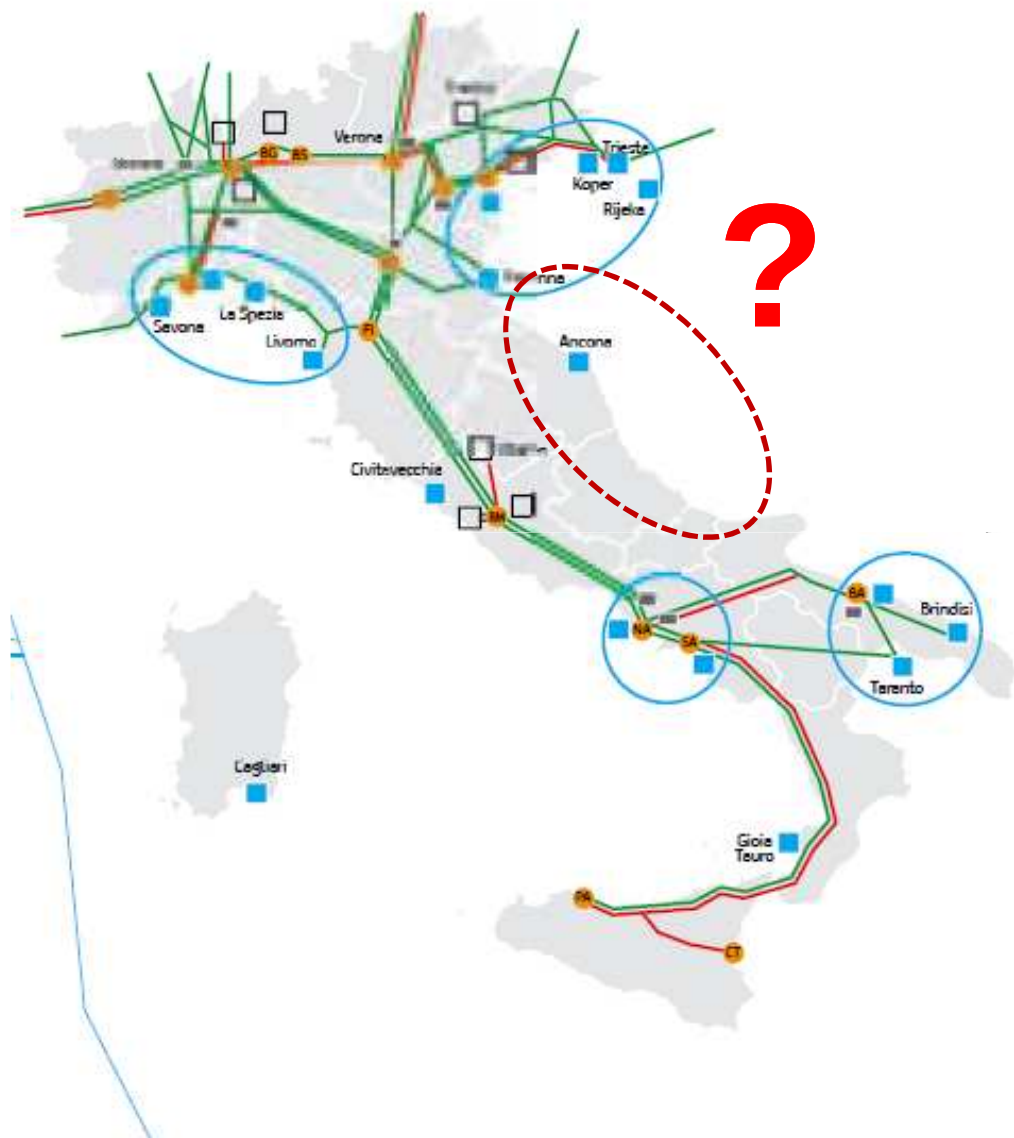
100% croato

**Traffici che si riverberano quasi
totalmente lungo l'autostrada A-14
sulla direttrice Nord-Sud**

IL PARADOSSO DELLA DORSALE ADRIATICA

Sottosistema ferroviario di interesse europeo

DORSALE ADRIATICA: LA MIGLIORE RETE PER IL TRASPORTO DI MERCI VIA FERROVIA SULL'ASSE NORD-SUD ITALIA



Source: ISTAO OTM on Port Authorities data



❖ CONCLUSIONI



CONSIDERAZIONI DI SINTESI: PAX

- Il traffico di passeggeri su collegamenti internazionali in Adriatico Ionio mostra una sostanziale stabilità negli anni, frutto tuttavia di un bilanciamento tra la caduta dei movimenti con il mercato greco (-17% nei passeggeri e -28% in tre anni nei tir/trailer) e la crescita di mercati più piccoli ma significativi come Albania e Croazia.
- Continua l'ascesa del traffico crocieristico, in dieci anni cresciuto di 6 volte per movimento complessivo
- I traffici di *short sea shipping* in Adriatico restano un tassello fondamentale nelle vie di comunicazione tra i Paesi dell'Unione, in particolare tra la Grecia e il Centro Nord Europa, contribuendo in maniera sostanziale all'integrazione delle persone e delle merci
- Costituiscono inoltre vere porte di ingresso a Paesi confinanti dell'Unione. Lo sviluppo dei traffici con la Croazia, l'Albania e il Montenegro di cui sono leader gli scali del centro Sud (Ancona, Bari, Brindisi) e il consolidarsi dei traffici con la Turchia da Trieste, mostrano il ruolo crescente di questi scali nella stabilizzazione dei rapporti economici con i Paesi confinanti.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI: MERCI

- Nel segmento delle rinfuse liquide, dove opera Trieste, uno dei più importati scali di riferimento europei per il settore, i movimenti in termini di tonnellate complessive sono sostanzialmente stabili, e riduzioni o incrementi sono debolmente legati alla congiuntura economica.
- Nei porti dell'adriatico italiano si movimentano circa i 2/3 delle rinfuse secche del Paese. Il crollo del mercato avvenuto in seguito alla crisi economica del 2008 non è stato ancora recuperato in gran parte dei porti adriatici, nonostante la ripresa degli ultimi due anni. Non solo, gli scali di Ravenna e Venezia, movimentano almeno il 30% di merci secche in meno rispetto a 10 anni fa. Tra gli scali più importanti è in controtendenza vi è Koper con una crescita continua nell'ultimo decennio.
- Tra il 2001 e il 2011, il mercato container è cresciuto in maniera significativa. Nel primo quinquennio il maggior contributo alla crescita è stato garantito anche dal decollo del porto di Taranto come scalo di transhipment. Più intense le dinamiche dei porti adriatici nel secondo quinquennio, passati da circa 1 milione a 2 milioni di teus. Il caso più emblematico di sviluppo resta Koper. All'inizio del millennio movimentava circa 100.000 teus l'anno, oggi è il primo scalo con quasi 600.000 teus.
- Nel traffico merci occorre fronteggiare al crisi del mercato delle rinfuse, ma occorre anche saper rispondere meglio alle buone prospettive di sviluppo del traffico di container, che cresce negli anni ma presenta forti limiti legati ad una mancanza di politiche di sistema.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI: POLITICHE EUROPEE

- Nel ridisegno complessivo delle priorità UE occorre affrontare la questione dell'estensione del Corridoio Adriatico-Baltico all'intera dorsale Adriatica.
- Lo impongono criteri di oggettività e trasparenza:
 - I porti del Centro Sud Italia hanno dimostrato di essere i principali nodi dell'integrazione tra Paesi dell'Unione e tra essi e i Paesi confinanti, trasferendo peraltro sull'asse autostradale italiano il traffico che intercettano
 - La dorsale adriatica è l'unica nell'asse Nord-Sud Italia ad alta capacità (almeno fino al Molise)
 - Il porto di Ancona è l'unico scalo del core network italiano a non essere agganciato ad un corridoio.

Nel non essere agganciati si rischia di entrare in un meccanismo di marginalità non solo per l'accesso alle risorse finanziarie europee ma anche nei confronti dei grandi operatori/investitori internazionali.