

TAVOLO DI LAVORO SUI TRASPORTI DOCUMENTO FINALE



Budva, 12 maggio 2011

Premessa

Anche quest'anno hanno partecipato al Tavolo dei Trasporti numerosi rappresentanti dei vari paesi aderenti al Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio.

I principali argomenti trattati sono stati 3:

- 1) Trasporti marittimi nel mare Adriatico e Ionico nel 2010;
- 2) Le prospettive di sviluppo nel mar Mediterraneo dello "Short Sea Shipping";
- 3) Le misure europee per lo sviluppo del programma europeo "Marco Polo".

Linee strategiche

Nell'analisi condotta dall'ISTAO per l'osservatorio sui traffici marittimi è stata focalizzata l'attenzione sull'andamento delle CROCIERE nel corso del 2010 che ha registrato una crescita di una certa rilevanza arrivando ad un buon 12%. E la tendenza è quella di una crescita continua nell'area Adriatica e Mediterranea.

Le principali ragioni sono dovute sia alle compagnie che agli operatori marittimi che hanno messo a disposizione un maggior numero di navi, di più grandi dimensioni e una maggiore offerta di servizi per la clientela. Venezia con 1.617.00 passeggeri è stato il porto capofila per il 2010 con una notevole crescita del 14%.

Per quanto riguarda i traghetti si è avuto un generale decremento ad eccezione di quelli per la Croazia.

I movimenti tra la Grecia e i porti italiani hanno avuto una riduzione dell'1,7% ed è il secondo anno successivo di decremento dopo il -2,9% toccato nel 2009. Questa variazione è imputabile alla crisi finanziaria che il paese ha attraversato e sta attraversando tuttora.

Anche in Italia, di conseguenza, si è registrato un decremento. Da notare che in 2 anni il movimento dei tir/trailer è diminuito di 100.000 unità e cioè di un buon 25% rispetto alle previsioni annuali.

Anche i movimenti passeggeri sono diminuiti. Nel 2002 è stato rilevato il più alto livello di movimenti turistici con 2,7 milioni di passeggeri mentre attualmente si registrano dati tra i 2 e i 2,2 milioni.

Lo stesso andamento si è avuto in Albania e Montenegro mentre in Croazia, al contrario, sta aumentando il turismo religioso.

Per quanto concerne i container e le merci, il 2010 è stato caratterizzato dalla crescita dei movimenti registrata in tutti i principali porti mondiali (quasi interamente asiatici) e dovuto principalmente alle richieste della Cina.

Per quanto riguarda il Mar Adriatico abbiamo una buona crescita in media dell'11%. Tra tutti spicca Koper che ha registrato un notevole incremento (39%) mentre i porti italiani si attestano su valori minimi (3%).

Merita di essere menzionato l'eccezionale esempio di Koper, porto molto dinamico pur non essendo il paese tra le principali economie mondiali ed essendo, al tempo stesso, un porto di medie dimensioni per quanto concerne le infrastrutture.

Questa realtà ha saputo sfruttare molte delle opportunità presentatesi ed ha sviluppato considerevolmente le linee di traffico verso i paesi limitrofi fino ad arrivare a paesi come la Germania.

E sull'esempio di Koper si è convenuto che la possibilità di incremento e sviluppo per l'economia mediterranea è la cooperazione tra i vari paesi assieme alla ricerca dei nuovi mercati orientandosi verso paesi ad economia forte quali i paesi del Nord e del Centro Europa.

In tema di Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nell'Adriatico è stato evidenziato come tali traffici siano attuabili prevalentemente tramite navi traghetto tipo RO-RO e RO-PAX.

Nel 2010 la situazione politica nel Nord Africa è stata abbastanza stabile permettendo lo sviluppo del traffico marittimo nell'area. Al contrario, il 2011 è iniziato in maniera differente e sarà fondamentale l'evoluzione politico-economica di questi paesi per capire come saranno influenzati i trasporti marittimi nel corso di quest'anno.

Questi paesi dell'est del Mediterraneo sono caratterizzati dai 3 fattori seguenti che hanno fatto la differenza:

- crescita economica;
- cooperazione con il resto del mondo attraverso accordi internazionali
- crescita demografica

I porti dell'Adriatico hanno un vantaggio competitivo nei viaggi a media e breve distanza ed è importante focalizzare gli elementi dove risultano essere più forti e svilupparli maggiormente.



Per quanto concerne il programma Marco Polo II, il Tavolo di lavoro ha sottolineato il fatto che l'Unione Europea, ancora una volta, può avere un ruolo sostanziale nell'assistenza allo sviluppo dei traffici attraverso questo programma. Il bando per il 2011 è annunciato per il secondo semestre dell'anno.

Il programma Marco Polo è stato pubblicato nel 2008 e si prefigge di ridurre il traffico su ruota e il suo conseguente inquinamento promovendo il passaggio a modalità di trasporto "verdi" dei traffici pesanti europei.

Molti dei recenti progetti nell'ambito del bacino del sud del Mediterraneo, furono attivati con il programma Marco Polo II. Per esempio, i collegamenti tra Koper e Barcellona oppure tra Bari-Bar-Romania oppure Igoumenitsa-Catania-Genova, ecc.

Anche per quanto riguarda la pesca e i Trasporti un ulteriore aiuto potrebbe venire dal programma Marco Polo.

Conclusioni (azioni concordate)

Al termine dei lavori dal tavolo sono emerse le seguenti proposte:

- continuare a monitorare attentamente l'andamento dei traffici marittimi nel bacino adriatico –ionico e le potenzialità di sviluppare nuovi servizi in short sea shipping in nuovi mercati;
- favorire la sensibilizzazione dei rispettivi territori (operatori, gestori infrastrutture, istituzioni pubbliche) sulle possibilità di sviluppo dei traffici in contesti esterni al bacino e sull'attenzione da porre allo sviluppo dell'intermodalità ferro-mare come strumento di sviluppo dei traffici commerciali compatibile con la sostenibilità ambientale;
- porre attenzione all'uscita, ormai prossima, della Call 2011 del programma Marco Polo, al quale potenzialmente possono partecipare tutti gli Stati membri del Forum, in quanto aderenti all'UE o inclusi in quanto Stati confinanti. Su questo programma possono essere avviate iniziative congiunte tra due o più Paesi membri del Forum, destinate ad avviare nuovi servizi di short sea shipping o ferroviari.

Allegato:

Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio

Rapporto sui traffici al 2010

(fonte – ISTAO di Ancona)



Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio

OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI

RELAZIONE 2010

di Ida Simonella

1. Obiettivi e metodologia.....	2
2. I traffici marittimi al 2010.....	2
3. Le prospettive di sviluppo del traffico di short sea shipping in A-I.....	6
4. L'Europa e le autostrade del mare: il programma Marco Polo II	8
5. Conclusioni	9

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 2010, anno contrassegnato dalla fase di ripresa economica, sebbene i segni di differenziazione tra i diversi Paesi siano molti.

Quest'anno, la parte di approfondimento, in linea con le direttrici generali dell'intero Forum, è dedicata allo sviluppo dei traffici di *short sea shipping*. L'obiettivo è stato quello di mettere in evidenza le prospettive di sviluppo che i porti del bacino Adriatico-Ionio hanno, in relazione alla crescita di alcune economie del Mediterraneo. Anche i Paesi della sponda Sud, quelli che oggi affrontano questioni politiche e sociali particolarmente critiche, sono di fatto caratterizzati da elevati tassi di sviluppo economico e apertura internazionale che difficilmente le situazioni congiunturali potranno attenuare.

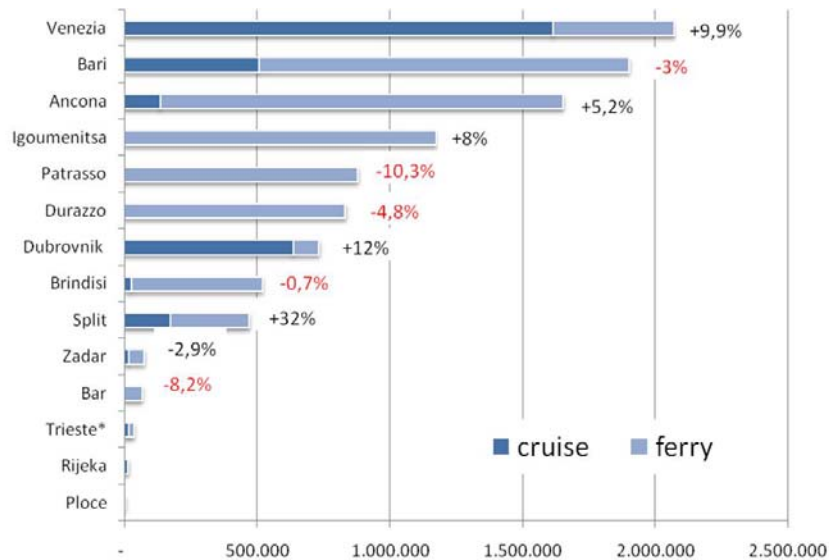
2. I TRAFFICI MARITTIMI AL 2010

Il traffico traghetti e crociere. Nel 2010, il traffico di passeggeri su collegamenti internazionali ha confermato, sul fronte crocieristico la crescita dell'intero bacino e di quasi tutti i porti; i traffici nei traghetti invece, in tutti i mercati, tranne quello croato, hanno fatto registrare un battuta d'arresto significativa.

Per la prima volta un porto del bacino supera i 2.000.000 di passeggeri. Si tratta di Venezia, che grazie soprattutto alla forte componente crocieristica, supera Bari nella leadership dell'area. Naturalmente, se considerassimo, anche i passeggeri locali, quelli che si muovono in cabotaggio nazionale, il porto principale del bacino sarebbe Spalato, con oltre 4 milioni di movimenti in un anno. Laddove vi sono collegamenti con isole nazionali, in effetti, il numero complessivo di passeggeri risulta molto più alto: ai primi posti della classifica, non a caso troviamo, oltre a Spalato, gli scali di Igoumenitsa (che ha collegamenti frequenti soprattutto con Corfù) e Zara.

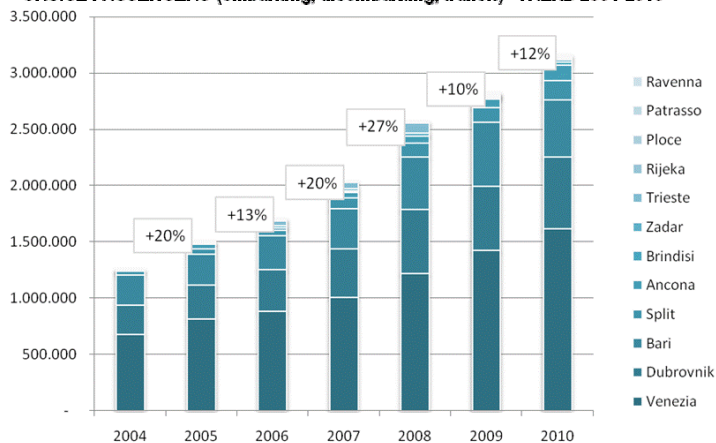
¹ Li ricordiamo sono: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rieka, Split, Zadar, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzo per l'Albania; Bar per il Montenegro; Igoumenitsa, Patrasso, per la Grecia.

PORTI AI - MOVIMENTI INTERNAZIONALI DI PASSEGGERI -2010



Continua la crescita del segmento crociere: nel 2010 si è registrato un +12% rispetto all'anno precedente. L'attrattività dell'Adriatico e di tutto il Mediterraneo continua in effetti ad aumentare; infatti le compagnie di navigazione incrementano da anni l'offerta su queste destinazioni: a livello mondiale, il peso della capacità schierata di posti letto del Mediterraneo, è passata dal 12% del 2000 al 18% del 2010. Venezia, con 1.617.000 movimenti e una crescita del 14% si conferma porto leader nel bacino, ma tutti gli scali hanno fatto registrare incrementi a due cifre. Unico caso negativo è Bari, con un -11%.

CRUISE PASSENGERS (embarking, disembarking, transit) - TREND 2004-2010



INTERNATIONAL PASSENGERS MOVEMENTS. TREND 2001- 2010

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Venezia	815.153	885.664	1.003.529	1.215.088	1.420.980	1.617.011
	20%	9%	13%	21%	17%	14%
Dubrovnik	297.466	367.321	435.486	571.328	573.742	637.269
	14%	23%	19%	31%	0%	11%
Bari	277.979	303.388	351.897	465.739	567.885	507.712
	6%	9%	16%	32%	22%	-11%
Spil	47.315	46.999	99.281	124.871	131.833	172.378
	39%	-1%	111%	26%	6%	31%
Ancona	39.638	18.916	48.652	61.423	75.445	135.858
	791%	-52%	157%	26%	23%	89%

Sul traffico traghetti la situazione del 2010 è invece generalmente più negativa:

- GRECIA - Il movimento complessivo dei porti italiani da e per i porti greci ha subito un calo dell'1,7%. E' il secondo anno consecutivo di decremento del traffico; nel 2009 il calo era stato del 2,1%. Nessuno degli scali italiani ha fatto registrare un aumento di traffico: Venezia è rimasta costante, Ancona, leader con circa il 50% di quota di mercato, è diminuita del 2%. Stesso trend per Bari (-1,1%) e Brindisi (-3,4%). Sul fronte greco c'è un riequilibrio tra Igoumenista (+8%) e Patrasso (-10,4%). Ancora più netto il crollo sul fronte dei tir e trailer: complessivamente si registra un -6%. Risultati particolarmente negativi si evidenziano su Ancona e Brindisi (entrambi -11%), e su Bari (-2%). In controtendenza Venezia con +4%.

Il risultato negativo della Grecia risente sicuramente dei fattori congiunturali e della grave crisi economica e finanziaria che il Paese sta affrontando. Lo evidenzia il fatto che, nell'arco di un biennio, il movimento di tir/trailer si è ridotto di circa 100.000 pezzi, pari a - 25% rispetto a due anni fa.

E tuttavia anche il mercato passeggeri, destinato molto a soddisfare la domanda turistica, si è ridimensionato negli anni. La punta più alta fu toccata nel 2002 con 2,7 milioni di movimenti. Ormai da quattro anni ci si assesta su una cifra di 2,2 - 2,3 milioni di passeggeri annui.

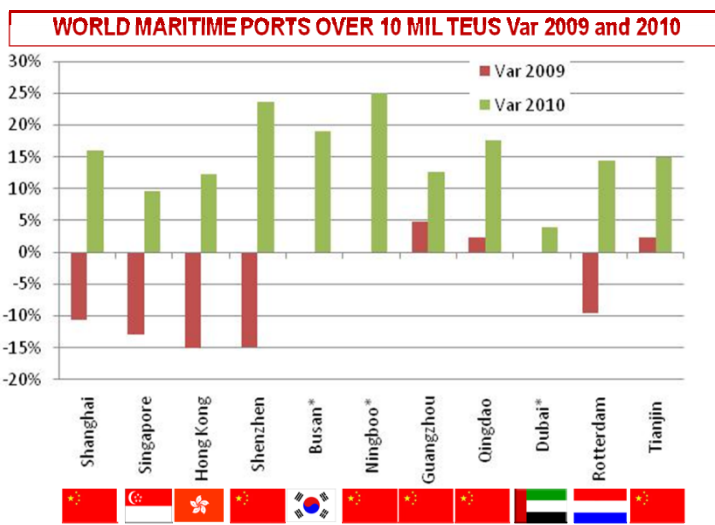
- ALBANIA - Dopo anni di intensa crescita, anche il mercato da e per l'Albania, subisce una battuta d'arresto. Nel 2010 si è registrato un -4,8% sui passeggeri e -2,8% sui mezzi pesanti.
- MONTENEGRO - Continua dal 2008 il calo dei collegamenti e dei movimenti con il mercato montenegrino.

- **CROAZIA** - Unico mercato in controtendenza è quello croato. Reduce da un 2008 particolarmente negativo (-5,2%) e da un 2009 stazionario, nel 2010 il movimento di passeggeri è aumentato dell'11,8%. Ancona sul fronte italiano e Spalato sul quello croato, hanno registrato un vero e proprio exploit di movimenti, rispettivamente +20,3% e +33,8%. Anche il collegamento Bari – Dubrovnik ha dato risultati particolarmente positivi. Secondo l'opinione degli operatori una buona fetta del risultato odierno è da imputare alla crescita del turismo religioso verso Medjugorje in particolare.

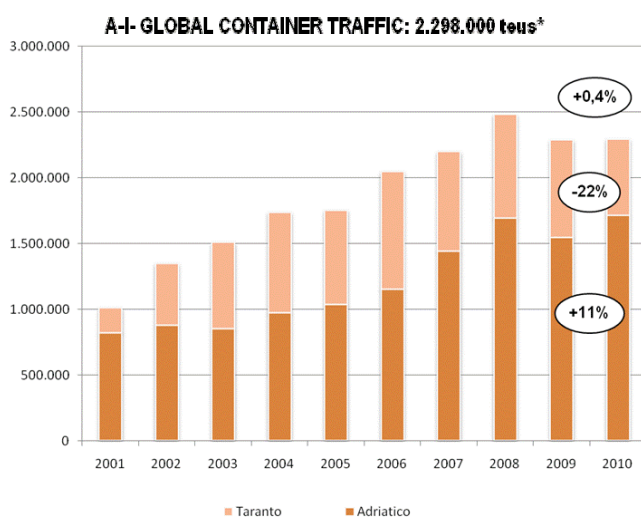
Traffico merci – container

– Il 2010 è stato caratterizzato, a livello mondiale, dalla ripresa del mercato container. In particolare i principali porti del mondo per movimento di contenitori hanno segnato una ripresa così intensa da recuperare le perdite che si erano registrate nell'anno precedente.

Sono praticamente tutti porti asiatici, in larga parte cinesi. Unico porto non asiatico è Rotterdam che ha fatto registrare un +14% e ha recuperato la caduta registrata durante la fase di recessione internazionale.



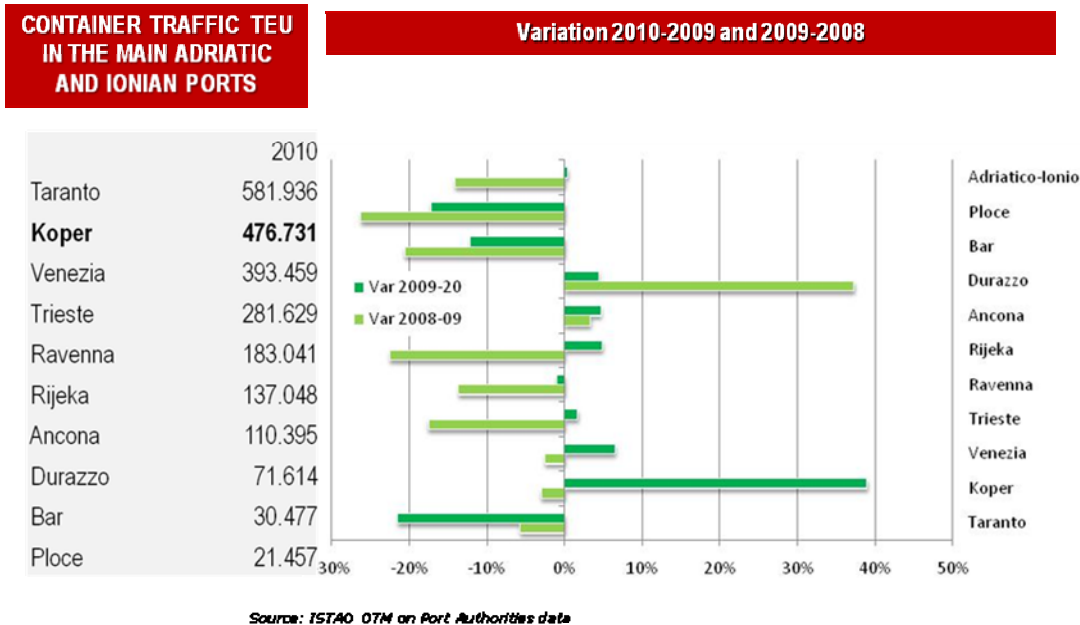
Nel bacino Adriatico-Ionio, la crescita complessiva è stata molto più contenuta, ma soprattutto è stata fortemente differenziata in base ai Paesi di appartenenza dei porti. La



crescita media è stata dello 0,4%. Tuttavia, considerando solo l'Adriatico, ed escludendo Taranto con -22%, gli scali hanno segnato un +11%.

I porti italiani tuttavia, sono cresciuti all'incirca del 3%, in linea con la debole ripresa nazionale. Viceversa il porto sloveno di Koper ha registrato una crescita del 39%, mentre gli altri sulla sponda orientale

si assestano intorno al +5%. Unico segno particolarmente negativo è per Bar con un -12%.



3. LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL TRAFFICO DI SHORT SEA SHIPPING IN A-I

I porti dell'Adriatico Ionio presentano prospettive di sviluppo notevoli nel traffico di short sea shipping, che vanno oltre i movimenti interni del bacino.

Ricordiamo che l'intero Mediterraneo è il secondo bacino europeo, dopo quello del Mare del Nord, in termini di movimentazione dei traffici in short sea shipping. Gran parte di essi sono riconducibili ai movimenti di petrolio (oltre il 50%), mentre il resto si distribuisce tra rinfuse solide, container e traffici su navi tipo ro-ro.

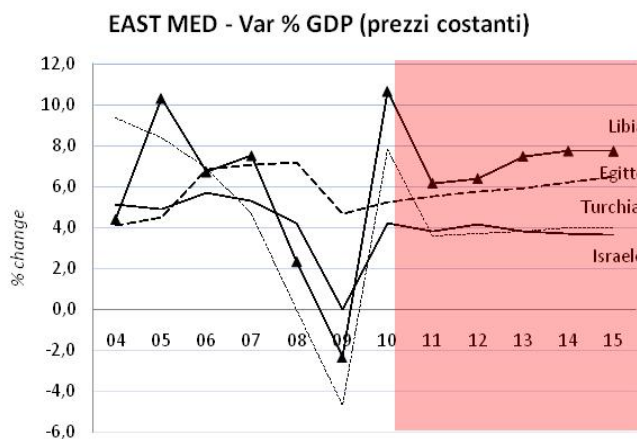
Quest'ultimo segmento, come sappiamo, rappresenta un asset importante per il bacino A-I, e secondo tutti gli esperti del settore si tratta di una tipologia di traffico destinata a crescere, per diverse ragioni.

La prima ragione è legata alle caratteristiche strutturali delle navi e dei servizi.

- I traffici ro-ro presentano un'elevata capacità di integrazione con altri sistemi di trasporto: si può facilmente passare dal mare alla strada o alla ferrovia.
- Consentono di effettuare le operazioni di terminalizzazione nei porti con estrema rapidità.

- Strutturalmente permettono una elevata flessibilità della domanda: nella stessa nave possono essere imbarcati tir, trailer, container, merci pallettizzate, passeggeri. Tutto ciò consente di frazionare il rischio e di raggiungere più rapidamente la sostenibilità economica.
- L'aumento di velocità delle navi (che possono raggiungere 25-30 nodi) permette di ridurre i transit time e di raggiungere mete sempre più lontane.
- Infine, questa tipologia di traffico ha dimostrato, nella recente crisi economica internazionale di saper contenere gli shock esogeni, e ha mantenuto buoni livelli di movimentazione nonostante il crollo di tutti gli altri segmenti di traffico marittimo.

Il secondo motivo, per il quale si delineano buone prospettive di crescita del segmento, risiede nel fatto che l'Europa continua ad investire molto sul sostegno economico di iniziative e servizi miranti allo sviluppo delle Autostrade del Mare. Tra i programmi più attivi in questo senso vi è il Marco Polo II, di cui parleremo ampiamente nel capitolo successivo.



La terza ragione che induce a riflettere sulle potenzialità di sviluppo del traffico ro-ro nei








porti dell'Adriatico Ionio, risiede nello sviluppo delle economie del Mediterraneo e in particolare di quelle del Nord Africa. Se è vero che i grandi porti, sviluppatisi sulla sponda sud del Mediterraneo, sono destinati a sottrarre traffico agli scali di transhipment europei, è altrettanto vero che la crescita delle economie di quegli Stati lascia presagire un incremento di attività e traffici con l'Europa, in cui possono inserirsi i nostri scali con servizi a medio e corto raggio.

Le rivoluzioni arabe in effetti (fatta eccezione per la Libia), presumibilmente accelereranno percorsi di sviluppo già avviati in questi Paesi. In particolare l'Est del Mediterraneo presenta Paesi ad alta potenzialità per una serie di ragioni:

- *la crescita economica*: secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale aree come Turchia, Israele ed Egitto, registreranno nei prossimi anni, tassi di crescita del PIL, che oscillano tra il 4% e 6%. Lo stesso Egitto, nell'anno della recessione mondiale, ha avuto una crescita del PIL del 5%. L'economia portuale in particolare è in rapido sviluppo (Port Said, come esempio, è ormai il secondo porto del Mediterraneo, per movimento di container).
- *l'apertura internazionale*: si tratta di Paesi che presentano un elevato livello di integrazione con l'Europa e l'Italia. Lo stesso Egitto, grazie ad una serie di

accordi commerciali, presenta un elevato grado di apertura internazionale e il primo partner per export è rappresentato proprio dall'Italia.

- o *La popolazione*: i tre Paesi citati hanno oggi circa 160 milioni di abitanti che

		2005	2010	2015
	Egypt	70	78	86
	Turkey	68	71	76
	Israel	7	7	8
	Libya	6	6	7
East Med		150	164	178
	Marocco	30	32	33
	Algeria	33	36	38
	Tunisia	10	11	11
West Med		73	78	83

diventeranno 180 nel giro di 4/5 anni. Nonostante i numeri non si tratta certo di un elevato bacino di consumo: purtroppo il reddito pro-capite degli 80 milioni di egiziani è attorno ai 3.000 dollari (non è un caso la questione sociale odierna), 10.000 quello dei 70 milioni di turchi. Solo Israele, con 27.000

dollari di reddito pro-capite si avvicina alla media europea. E' altrettanto vero però che sempre più fasce di popolazione anche nei Paesi meno ricchi, cominciano ad essere un bacino di consumo interessante.

- o *I segnali*: la sperimentazione di nuovi collegamenti diretti con navi ro-ro, l'incremento dei servizi Inframed nel traffico di container, sono segnali del crescente interesse verso queste aree.

4. L'EUROPA E LE AUTOSTRADE DEL MARE: IL PROGRAMMA MARCO POLO II

L'Europa da anni, ha attivato una serie di politiche a sostegno delle autostrade del mare. Tale programma costituisce di fatto il 21° progetto, tra quelli definiti prioritari nel piano di sviluppo delle Reti Transeuropee dei Trasporti.

Concretamente il sostegno avviene sia attraverso il programma TEN-T, sia attraverso il programma Marco Polo II. Quest'ultimo ha l'obiettivo di ridurre la congestione stradale, migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto e potenziare il trasporto intermodale, contribuendo in tal modo ad un sistema di trasporti efficace e sostenibile, capace di accrescere le economie e l'integrazione in Europa, senza conseguenze negative per la coesione economica, sociale o territoriale.

Annualmente, in seguito ad un bando, indetto generalmente nel primo semestre dell'anno, imprese o gruppi di imprese e/o istituzioni presentano progetti di varia natura, i più ricorrenti dei quali sono quelli che dimostrano di spostare dalla strada alla ferrovia o alle vie d'acqua parte del traffico circolante nei Paesi europei. L'entità di

questo spostamento, costituisce di fatto la misura poi per parametrare il finanziamento allo start up del servizio.

Il programma deve interessare

- il territorio di almeno due Stati membri;
- oppure, il territorio di almeno uno Stato membro e quello di un paese terzo vicino (confinante). Stante l'attuale configurazione geografica e amministrativa, tutti i territori del bacino A-I, anche i Paesi non UE, possono partecipare al programma

Molti servizi in short sea shipping sono stati attivati nel corso di questi anni da e per i porti dell'Adriatico-Ionio; è attesa entro pochi giorni l'uscita della Call 2011.

5. CONCLUSIONI

Mentre il 2009 era stato contrassegnato da una buona tenuta del traffico dei passeggeri su traghetti, il 2010 si caratterizza per una generalizzata performance negativa di questi mercati.

In sofferenza il mercato da e per la Grecia. Al -2% fatto registrare dai passeggeri, si aggiunge un -6,5% del segmento tir/trailer. La crisi greca continua di fatto ad avere i suoi effetti anche nel 2010. Anche il mercato da e per l'Albania, subisce, dopo anni di crescita, una battuta d'arresto. Si ridimensiona ulteriormente anche il traffico internazionale con il Montenegro.

Ottime le performance dei collegamenti internazionali con la Croazia. Alla domanda turistica classica, quella legata al mare, si affianca sempre di più il peso del turismo religioso. Continua e ormai da anni la performance positiva del traffico crocieristico che segna un +12% rispetto all'anno precedente. E' grazie ai trend di questo segmento che Venezia diventa il primo porto in Adriatico-Ionio per movimenti internazionali.

Il 2010, ha segnato un forte recupero del traffico container nel mondo. Tutti i principali porti mondiali (quasi interamente asiatici) hanno ampiamente recuperato il deficit subito nel 2009. Ripresa, meno netta anche in Europa. L'Italia cresce del 3%, e ha uno sviluppo lento in linea con una ripresa economia molto contenuta.

Nel bacino Adriatico Ionio si evidenzia il forte balzo in avanti di Koper, divenuto primo porto Adriatico e la ripresa di Trieste, Venezia, Rijeka, Ancona. Unici porti con variazioni negative sono Ravenna e, su volumi più piccoli, Bar in Montenegro.

L'Est Mediterraneo, compresa la sponda africana, costituiscono la vera frontiera di sviluppo dei servizi di short sea shipping da e per i porti dell'Adriatico-Ionio. Paesi come Turchia, Israele, Egitto, presentano potenzialità elevate, per crescita del PIL, dotazione infrastrutturale e livello di apertura internazionale.

Anche dall'Europa possono arrivare aiuti per lo sviluppo di questi servizi tramite il programma Marco Polo II, il cui bando 2011, è annunciato entro il secondo trimestre dell'anno.

La vera sfida per i porti adriatici restano i collegamenti con l'entroterra e con i ricchi bacini di consumo del Centro Nord Europa. I servizi intermodali ferro-mare sono a questo punto essenziali.