



TAVOLO DI LAVORO SUI TRASPORTI

DOCUMENTO FINALE

MAKARSKA 24 APRILE 2008

Premessa

I lavori del Tavolo dei Trasporti, coordinati da Panorea Nicolopoulou (in rappresentanza della Camera di Commercio dell'Achaia) sono stati caratterizzati dalla presentazione dell'indagine dell'Osservatorio sui traffici marittimi nell'Adriatico e nello Ionio, curata dall'Istao, e dalla partecipazione dei rappresentanti di alcune delle principali Autorità portuali del bacino adriatico - ionico (Ancona, Spalato, Fiume, Ploče, Durazzo, Igoumenitsa e Preveza), invitati a discutere delle prospettive di crescita del bacino e dei singoli scali.

Linee strategiche

L'incontro ha rappresentato l'occasione per condividere le informazioni sui piani di sviluppo elaborati dalle Autorità Portuali e sugli investimenti, già avviati o solamente pianificati, in termini di infrastrutture portuali e di collegamento alle principali arterie viarie. L'obiettivo era quello di verificare:

- la percezione che le singole Autorità Portuali hanno in relazione alle potenzialità offerte dai mercati e le strategie che sono state elaborate;
- le azioni, specie dal punto di vista infrastrutturale, che tali strategie comportano;
- le risorse finanziarie che sono state reperite e quelle necessarie a completare le iniziative.

Dalle presentazioni delle singole Autorità Portuali emergono visioni e approcci molto interessanti nella pianificazione strategica delle Autorità portuali e degli enti di gestione:

- innanzitutto una grande consapevolezza di essere di fronte ad un passaggio epocale. In particolare i porti dell'Adriatico Orientale, superate le vicende belliche e le situazioni di instabilità politica, stanno progettando strutture e iniziative in grado di rispondere ad



una crescente domanda di trasporto marittimo, con l'obiettivo di diventare vere e proprie piattaforme logistiche per il Centro Est Europa;

- viene inoltre riconosciuto un ruolo fondamentale all'architettura infrastrutturale disegnata dalle reti Ten-T e dai Corridoi Paneuropei, cui si affiancano iniziative nazionali (vedi le autostrade della Croazia) di grande portata. Se il corridoio V nelle sue ramificazioni diventa centrale per i porti della Croazia, in particolare Rijeka e Ploče, in grado di agganciare questi porti al cuore di grandi aree produttive, non meno importante può dirsi il Corridoio VIII per Durazzo, o la via Egnatia per Igoumenitsa che collegherà direttamente il porto con aree della Turchia e Bulgaria di enormi potenzialità in termini di domanda di trasporto.
- La prospettiva di realizzazione delle arterie infrastrutturali diviene l'occasione per ridisegnare i bacini di influenza di ciascun porto, che naturalmente si amplificano, e implicitamente giustificano piani di sviluppo infrastrutturali di grande portata, anche per porti fino ad oggi tagliati fuori dai grandi circuiti di traffico (vedi Ploce, Durazzo ecc...).

Nondimeno il confronto ha rappresentato, un'occasione importante per mettere in luce la necessità di lavorare alla creazione di un network tra le Autorità Portuali del bacino adriatico – ionico in modo da valutare in maniera congiunta le linee strategiche da seguire, pur nel rispetto dell'indipendenza di ogni ente o soggetto gestore.

Alla base di questa volontà, fortemente sostenuta dai presenti (in particolare dei soggetti istituzionali), vi è la consapevolezza che investimenti così ingenti nelle singole aree portuali sono indispensabili per garantire un livello adeguato di competitività ma non sufficienti per raggiungere la sostenibilità della gestione economico – finanziaria se non sono accompagnati da una politica dei trasporti marittimi integrata, effettivamente "adriatica", in cui ognuno possa effettivamente trovare spazi (specializzazioni su mercati, aree, segmenti di attività) sufficienti a garantire la sostenibilità di un investimento pubblico di tale portata.

Le linee di intervento illustrate dalle Autorità Portuali intervenute mostrano, come già detto, una convergenza verso la necessità dello sviluppo delle infrastrutture di collegamento del porto con le principali vie di comunicazione interne, in un'ottica di centralità rispetto ad



un'area molto più ampia che coincide spesso con tutta l'area dell'Adriatico orientale.

Questa visione comune si scontra però con quelli che sono i naturali effetti della competizione tra porti, con un mercato in cui la forza delle compagnie di navigazione o degli operatori logistici, ormai di livello mondiale finiscono con scatenare forme di concorrenza anche dannose per la sostenibilità economica di uno scalo e dei suoi gestori.

Anche i dati di traffico mettono in luce la necessità di intervenire in maniera razionale, evitando la dispersione delle risorse.

I DATI DELL'OSSERVATORIO. I dati forniti dall'Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico e Ionio relativi al 2007 mostrano alcune tendenze chiare che dovranno guidare le scelte delle Autorità Portuali.

Il **movimento di passeggeri** su rotte internazionali nel bacino ha raggiunto **9 milioni di unità**, in leggera crescita rispetto ai 12 mesi precedenti. Lo scalo di Bari ha rafforzato la sua leadership, raggiungendo i 1.780.000 passeggeri, distanziando Ancona (1.500.000 passeggeri, secondo porto del bacino) e Venezia.

In un mercato sostanzialmente stazionario come quello dei traghetti, in cui non si prevede che i tassi di variazione subiscano grandi variazioni nei prossimi anni, è evidente che i porti riescano a crescere solo erodendo quote di mercato agli altri scali accentuando l'effetto concorrenza.

Al contrario, il **movimento crocieristico** mostra una **grande vitalità** (+19% solo nell'ultimo anno) e nel corso del 2007 i movimenti di passeggeri nei principali porti dell'area hanno toccato 2 milioni di unità. A questi si aggiungono tutti i movimenti sulle isole croate e greche che sfuggono alla rilevazione perché spesso non effettuate sistematicamente.

In questo quadro di opportunità emergono nuove mete nuovi approdi rilevanti per le compagnie di navigazione, a fianco di quelli classici (Venezia, Dubrovnik e Bari), tra cui Spalato che ha raggiunto 100.000 unità e Ancona e Trieste, che nel 2007 hanno registrato circa 50.000 presenze.

Nel corso del 2007 nel bacino adriatico-ionico sono state movimentate **217 milioni di tonnellate di merci**, dato immutato rispetto a quello del 2006. Continuano a crescere gli scali orientali, in particolare Koper, Rijeka e Ploce, mentre mostrano qualche segno di difficoltà quelli italiani, sebbene Taranto e Trieste mantengono saldamente la leadership,



oltrepassando entrambi i 45 milioni di tonnellate; Ancona, con 9,1 milioni di tonnellate di merci, si colloca in una posizione intermedia e stazionaria.

Il **segmento container** continua ad ampliare i propri volumi, toccando nel 2007 i 2,2 milioni di teus, + 7% rispetto al 2006, frutto della combinazione tra l'aumento medio del 25% dei porti Adriatici e la riduzione del 15% del traffico container dell'hub di Taranto sul quale influiscono le scelte nei collegamenti diretti con i mercati effettuate dalle società di spedizione.

E' tuttavia interessante ancora notare la grande vivacità dei porti orientali che hanno fatto registrare una crescita sempre superiore al 40% rispetto al 2006. Se nel 2001 i porti dell'Adriatico Orientale costituivano appena il 14% del traffico Adriatico, nel 2007 la loro quota di mercato è arrivata al 38%.

Conclusioni (azioni concordate)

In un momento come questo, sicuramente propizio per tutto l'Adriatico in termini di sviluppo del mercato e di vivacità progettuale delle Autorità Portuali coinvolte, occorre ribadire la necessità di trovare forme di coordinamento e di sinergia che evitino di commettere errori a volte realizzati in altri settori del trasporto (vedi aeroporti, interporti), dove un eccesso di offerta e di concorrenza hanno reso economicamente insostenibili le infrastrutture realizzare.

In tal senso il Tavolo dei Trasporti del Forum o la proposta avanzata dall'Assessore Pistelli della Regione Marche di creare un tavolo permanente sulla portualità nell'ambito dell'iniziativa della regione Euroadriatica che avrà il suo segretariato in Ancona, possono candidarsi a tenere vivo il dibattito e il confronto sul tema in modo da supportare le scelte strategiche delle Autorità Portuali e dei soggetti istituzionali dei territori coinvolti.

Allegato: Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico - Ionio – Rapporto sui traffici al 2007 (fonte - ISTAO di Ancona)

OSSERVATORIO SUL TRAFFICO MARITTIMO IN ADRIATICO-IONIO RAPPORTO SUI TRAFFICI AL 2007

A cura di Ida Simonella
Split 24 aprile 2008

INTRODUZIONE

Come consuetudine, il rapporto annuale dell'Osservatorio monitorizza i traffici di 17 principali porti che si affacciano nel bacino Adriatico-Ionio (A-I)¹ cui quest'anno, su richiesta della Grecia, è stato aggiunto il porto di Preveza.

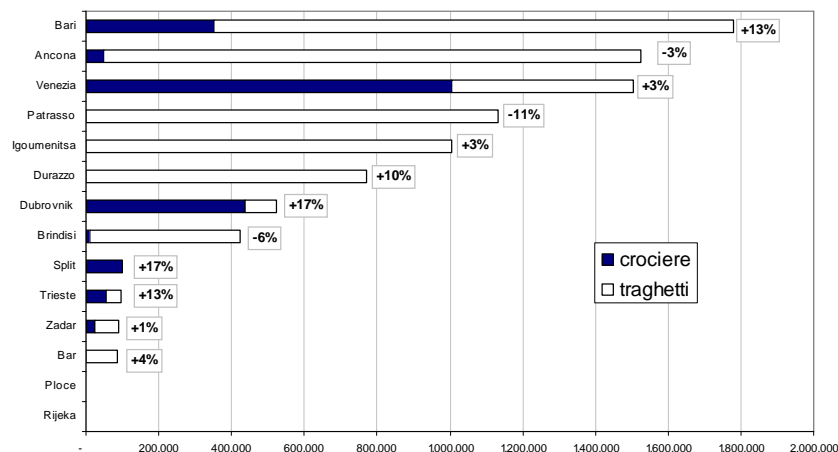
Nel 2007 si sono consolidate alcune tendenze già evidenziate nel corso degli ultimi anni, sia relativamente al traffico merci che a quello passeggeri.

1. TRAFFICI MARITTIMI

1.1 Il traffico passeggeri

Il porto di Bari nel 2007 ha rafforzato la leadership nel traffico internazionale di passeggeri guadagnata nell'anno precedente. Con 1.780.000 passeggeri su traghetti e crociere ed una crescita del 13% solo nell'ultimo anno, ha distanziato nettamente il porto di Ancona che peraltro registra una riduzione del 3% imputabile principalmente al calo del traffico traghetti. Anche Venezia ha ormai raggiunto il livello di Ancona, grazie all'esplosione del traffico crocieristico.

PAX- MOVIMENTO COMPLESSIVO INTERNAZIONALE 2007



Fonte: elaborazioni Istaot - OTM su dati AP

¹ 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 e Patrasso per la Grecia;

Buone le performances di tutti gli altri porti che vedono crescere i loro traffici, fatta eccezione per Patrasso che nel corso del 2007 ha perso l'11% dei passeggeri.

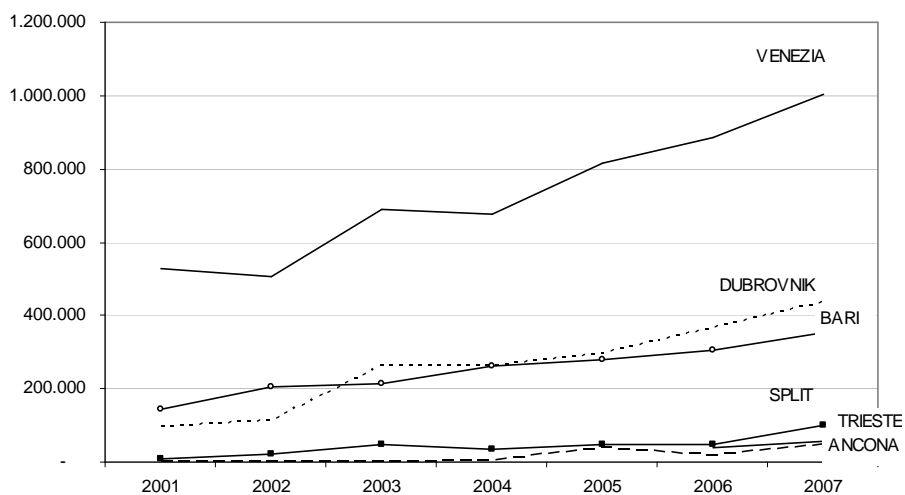
Occorre precisare tuttavia che la crescita complessiva dei passeggeri nel bacino Adriatico-Ionio, va pressoché totalmente imputata al segmento crociere.

Da circa quattro anni in effetti il traffico su traghetti, nel suo complesso, è stazionario. In particolare lo è la Grecia che rappresenta di gran lunga il mercato numericamente più significativo. I singoli porti pertanto possono crescere solo erodendo quote di mercato agli altri scali. Questo di fatto avviene per Bari che negli anni scorsi ha sottratto a Brindisi gran parte del traffico sulla direttrice greca e che ora guadagna quote anche su Ancona.

Diversa è la dinamica del traffico crocieristico. In questo caso il mercato cresce a ritmi molto sostenuti e ciò rappresenta un'occasione di sviluppo per i diversi porti.

Nel 2007, i principali porti dell'area, hanno movimentato nel loro complesso oltre 2 milioni di crocieristi con una crescita del 19% rispetto all'anno precedente. Occorre inoltre precisare che i movimenti sono ben più significativi rispetto a quelli dei porti rilevati, se si pensa a tutte le toccate in porti puramente turistici (uno su tutti Corfù, ma anche altre isole greche e croate o Kotor in Montenegro), che tuttavia non sempre effettuano rilevazioni sistematiche.

PORTI A-I E ANDAMENTO DEL TRAFFICO CROCIERE (IMBARCHI + SBARCHI + TRANSITI)

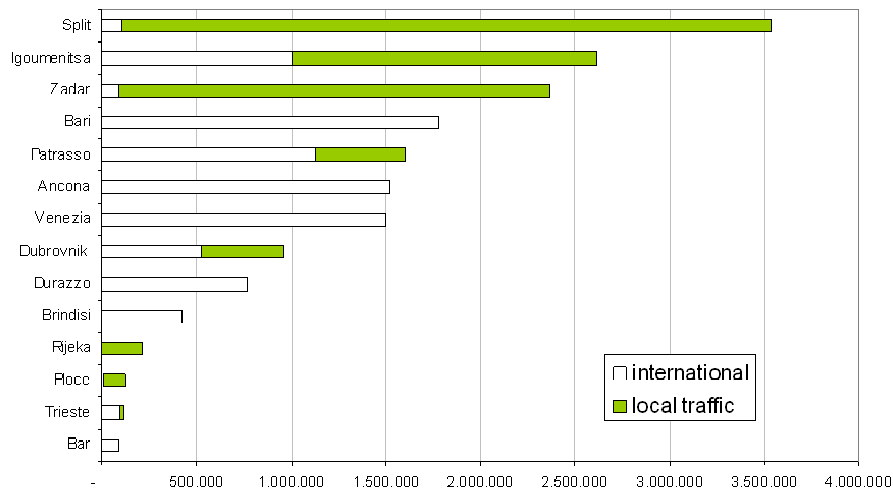


Fonte: elaborazioni Istaot - OTM su dati AP

Il porto leader è Venezia con oltre un milione di passeggeri seguita da Dubrovnik (435 mila crocieristi) e Bari (352.000). Spalato è il quarto porto per movimenti complessivi e sta raggiungendo le 100.000 unità. Seguono quindi Trieste e Ancona che viaggiano intorno alla cifra di 50.000 crocieristi.

Il successo di Bari è legato molto alle strategie della compagnia MSC che lo ha scelto come *home port* per tutte le crociere nel Mediterraneo Orientale, garantendo un flusso di clienti dell'azienda che si imbarcano a Bari pur provenendo da tutta Europa.

MOVIMENTO COMPLESSIVO (INTERNAZIONALE + NAZIONALE) NEI PORTI A-I - 2007

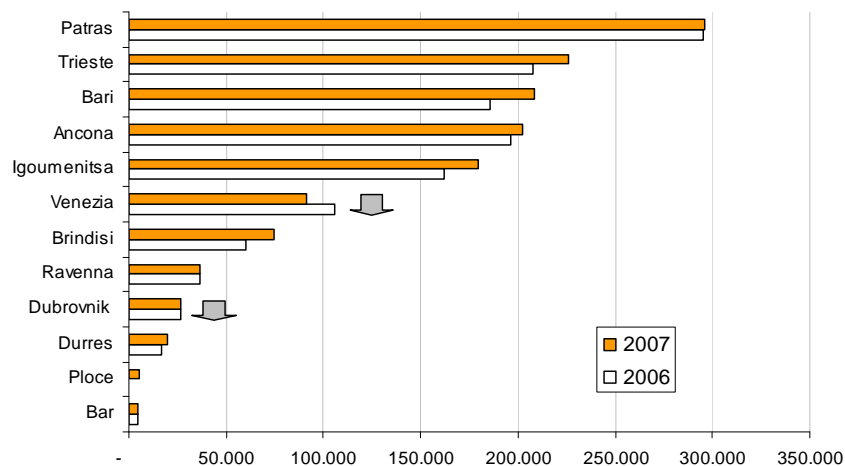


Fonte: elaborazioni Istaot - OTM su dati AP

Riportiamo infine la graduatoria dei porti per movimento complessivo di passeggeri sia sulle rotte internazionali che nel cabotaggio nazionale. In questo caso il porto di gran lunga più significativo è Spalato con oltre 3,5 milioni di movimenti, seguito da Igoumenitsa e Zadar. E' evidente l'effetto dei flussi turistici con le isole che interessano principalmente Croazia e Grecia.

Nel segmento Tir e Trailers, strettamente legato al traffico ro-ro e ro-ro pax, il porto più importante è sicuramente Patrasso con circa 296.000 movimenti nel 2007.

MOVIMENTO TIR NEI PORTI DELL'AREA A-I



Fonte: elaborazioni Istaot - OTM su dati AP



In generale questo sotto-segmento del traffico traghetti ha avuto una buona crescita nel corso del 2007. Valutando i movimenti dei porti italiani, che in maniera omogenea raccolgono le informazioni per i collegamenti con Albania, Croazia, Grecia e Turchia, si evidenzia una crescita netta nel 2007 dovuta ai buoni risultati soprattutto di Grecia (+17.000 tir) e Turchia (+20.000 tir).

TIR E TRAILERS MOVIMENTATI NEI PORTI DELL'ADRIATICO OCCIDENTALE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Trieste	24%	23%	26%	27%	23%	26%	27%
Bari	16%	17%	17%	19%	22%	23%	25%
Ancona	29%	29%	28%	29%	28%	25%	24%
Venezia	15%	15%	8%	6%	11%	13%	11%
Brindisi	11%	11%	16%	14%	12%	8%	9%
Ravenna	6%	6%	5%	6%	5%	5%	4%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	675.067	705.650	719.710	668.927	699.131	791.913	838.804

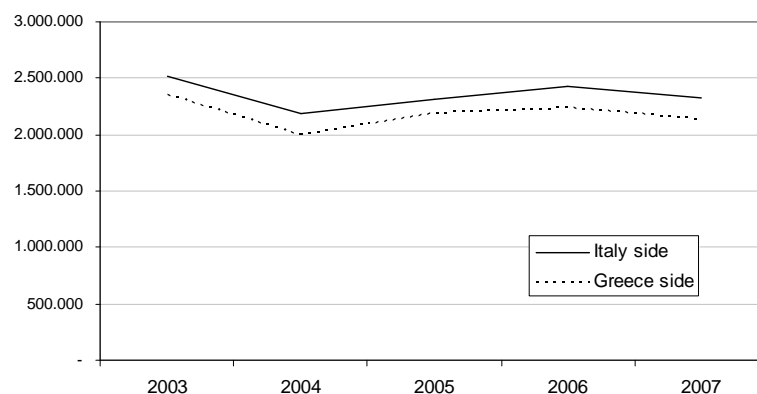
Fonte: elaborazioni Istaot - OTM su dati AP

Il 59% dei movimenti riguarda i tir e trailer su traghetti da e per la Grecia, il 27% riguardano la Turchia e l'8% l'Albania. Marginali il numero di mezzi da e per la Croazia e il Montenegro.

L'analisi dei singoli mercati nel segmento traghetti mostra i seguenti andamenti.

- **Segmento GRECIA.** Nel 2007 i movimenti di passeggeri dei porti italiani da e verso la Grecia si attestano intorno ai 2,3 milioni, con una riduzione del 4% rispetto al 2006. Lo stesso calcolo, fatto sommando i movimenti di Igoumenitsa e Patrasso, evidenzia un andamento identico. I valori complessivi risultano sistematicamente in numero minore (del resto compatibili con sfasamenti temporali di inizio/fine anno, o con scelte che possono prevedere a volte biglietti di sola andata). Ciò che conta è tuttavia la netta consapevolezza di un mercato ormai stazionario da alcuni anni in cui Ancona mantiene una quota di mercato alta (45%) pur incalzata da Bari.

TRAFFICO PASSEGGERI CON LA GRECIA: ADRIATICO OCCIDENTALE* E PORTI GRECI**



* Trieste+Venezia+Ancona+Bari+Brindisi

** Patrasso+ Igoumenitsa.

Fonte: elaborazioni Istaot - OTM su dati AP

- **Segmento CROAZIA.** Continua la flessione del traffico di linea con la Croazia dove si registra una riduzione del -4%. Ribadiamo che sfuggono in questa rilevazione gran parte delle linee attivate d'estate con navi veloci, ormai capillari su tutta la costa, e che naturalmente rappresentano concorrenti aggressivi rispetto al traffico di linea. In calo Ancona (-7%) che tuttavia mantiene una leadership dei movimenti (63% la sua quota di mercato sui traffici di linea).
- **Segmento ALBANIA.** 887.000 sono i passeggeri movimentati dall'Italia verso i porti di Durazzo e Valona con una crescita del 12% all'anno precedente; tutti i porti italiani sono in crescita sia sul segmento passeggeri che tir/trailer tranne Trieste che evidenzia un forte calo.
- **Segmento MONTENEGRO.** In crescita del 2,4% i movimenti passeggeri da e verso Bar (che hanno raggiunto quota 89.000); la crescita è imputabile a Bari (+4,7%) mentre ad Ancona il traffico si riduce del 7,8%.

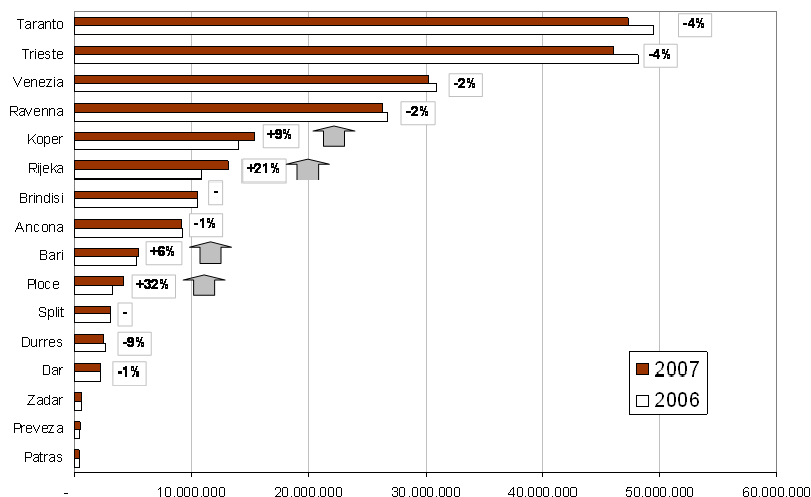
1.2. Movimento complessivo di merci

Nel 2007 sono state movimentate complessivamente 217 milioni di tonnellate di merci, dato sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente.

Taranto mantiene la leadership assoluta, nonostante un calo del 4% dei traffici complessivi, imputabile ad una riduzione delle merci solide e varie.

Tra i principali porti dell'area, appare evidente una situazione di stabilità o leggera flessione fatta eccezione per Koper e Rijeka, la cui forza competitiva comincia ad essere rilevante non solo nei container, ma anche nel traffico di rinfuse liquide e solide.

PORTI AI - MOVIMENTO COMPLESSIVO DELLE MERCI 2006 E VAR. % 2005/2006

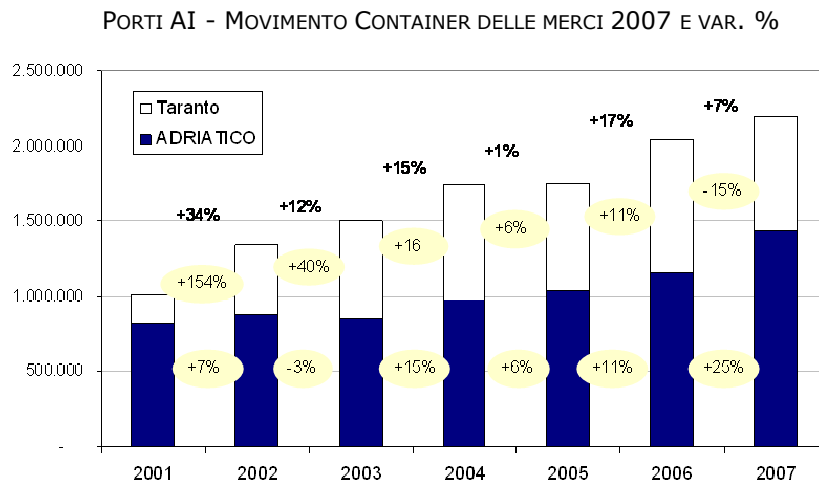


Fonte: elaborazioni Istao - OTM su dati AP

1.3. Il movimento container

Nel 2007 il traffico container dell'area AI ha raggiunto 2,4 milioni di teus con una crescita rispetto al 2006 del 7%. La novità che si registra nell'ultimo anno di rilevazione è il forte calo del porto di Taranto (-15%); si tratta della prima flessione del porto pugliese da quando è

entrato nel sistema competitivo dei porti hub. Parallelamente i porti Adriatici hanno beneficiato del tasso di crescita più elevato degli ultimi anni (+25%), trainati, come ormai consuetudine negli ultimi anni, da Koper e Rijeka.



Fonte: elaborazioni Istaot - OTM su dati AP

Si tratterà ora di capire se i due fenomeni sono correlati ovvero se la diminuzione del traffico di un porto hub come Taranto sia imputabile alla crescita di collegamenti diretti con i mercati o se il fenomeno vada circoscritto alla concorrenza tra hub Mediterranei.

Ancora una volta occorre sottolineare lo straordinario sviluppo dello scalo sloveno che ormai si sta preparando a diventare il primo porto adriatico per traffico container, incalzando il primato di Venezia.

TREND 2001-2006 MOVIMENTO CONTAINER DEI PRINCIPALI PORTI DELL'ADRIATICO

Porti	2006	2007	Var %
Venezia	316.641	329.512	4%
Koper	218.970	305.648	40%
Trieste	220.310	265.863	21%
Ravenna	162.052	206.580	27%
Rijeka	94.390	145.040	54%
Ancona	76.496	87.193	14%
Durres	21.879	33.127	51%
Ploce	18.150	30.202	66%
Bar	17.854	27.095	52%
Split	1.685	5.115	204%
Altri	4.239	1.052	-75%

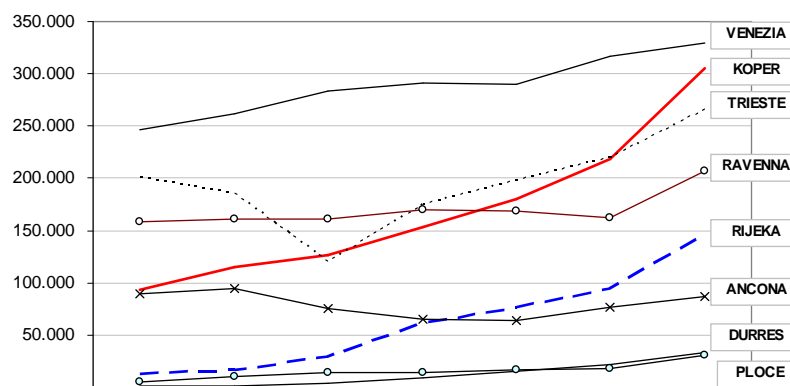


Adriatic	1.152.666	1.436.427	25%
Taranto	892.303	755.934	-15%
Adriatic + Taranto	2.044.969	2.192.361	7%

Fonte: elaborazioni Istaio - OTM su dati AP

E' stato peraltro un anno positivo per tutti i principali porti dell'Adriatico: la stessa Trieste è cresciuta del 21% e Ravenna, che da diversi anni appariva in fase di stazionarietà nell'ultimo anno è cresciuta del 27%. Colpisce la dinamicità dei porti dell'Adriatico Orientale dove i tassi di sviluppo sono tutti superiori al 50%.

MOVIMENTO CONTAINER IN .000 TEUS
NEI PRINCIPALI PORTI A-I - 2001-2007



Fonte: elaborazioni Istaio - OTM su dati AP

CONSIDERAZIONI DI SINTESI

In estrema sintesi ripercorriamo le evidenze maggiori riscontrate nel 2007. Nel traffico passeggeri emerge:

- una tendenziale stazionarietà del traffico di passeggeri nel segmento traghetti dove da alcuni anni i singoli porti sono in grado di crescere erodendo quote di mercato agli altri;
- un forte sviluppo del mercato crocieristico dove si stanno ritagliando spazi significativi nuovi e diversi porti del bacino;
- la rapida crescita del porto di Bari che, della focalizzazione sul traffico passeggeri, ha fatto l'elemento del suo successo.

Nel traffico merci, la situazione di stazionarietà nel movimento complessivo di merci, è il frutto di situazioni molto dinamiche ed altre più stagnanti.

Sicuramente il mercato container nel 2007 è stato particolarmente positivo per tutti i porti del bacino con eccezionali performance per tutto l'Adriatico Orientale, in particolare Koper. Solo Taranto riduce il traffico del 15%, ed è la prima volta nella recente storia del porto pugliese.

Tali andamenti lasciano spazio riflessioni sul ruolo del *transshipment*, sulla concorrenza tra porti *hub*, sui possibili sviluppi dei collegamenti diretti tra porti (*point to point*) e sulle opportunità che tali nuovi scenari stanno delineando per i porti dell'Adriatico.