



## OBSERVATORY ON SEA TRAFFIC IN ADRIATIC-IONIAN AREA

### ANNUAL REPORT

Ida Simonella - Istao

Budva Becice – 17 maggio 2005

#### *Introduzione*

Per il secondo anno consecutivo l'Osservatorio ha rilevato il traffico annuale dei 17 principali porti che si affacciano nel bacino Adriatico-Ionio (AI): 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.

Non nascondiamo la difficoltà di questa operazione per la mancanza di omogeneità nella raccolta e organizzazione delle informazioni da parte di singoli porti. E' ad esempio impossibile calcolare il movimento merci di Igoumenitsa e Patrasso, che sono porti traghetto, ma non rilevano (come invece fanno altri) le merci contenute nei tir/trailers imbarcati o sbarcati.

Con questa rilevazione abbiamo a disposizione una serie storica di quattro anni (2001-2004), sul traffico di merci e passeggeri dell'area.

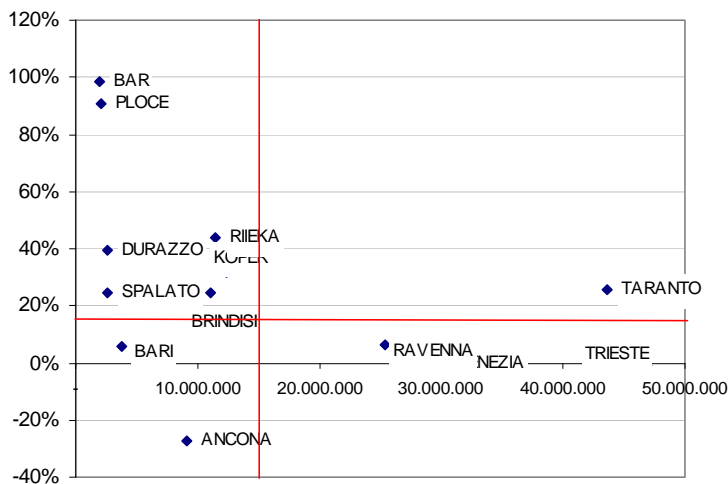
#### *Total goods*

Nel 2004 sono stati movimentate complessivamente 203 milioni di merci, con una crescita rispetto all'anno precedente del 7%. E' un valore questo estremamente significativo, se si pensa che le variazioni annuali del 2002 e 2003 sono state molto più esigue.

Dal punto di vista geografico la distribuzione del traffico appare estremamente polarizzata. L'alto Adriatico, con Trieste, Venezia, Ravenna, Koper e Rieka, concentra il 50% del traffico, mentre l'Adriatico meridionale il 30%. In questo caso ruolo fondamentale è svolto da Taranto che, oltre ad essere un hub port nella movimentazione di container, è anche un importantissimo centro di smistamento di rinfuse solide (circa 21 milioni, il valore più alto del bacino).

Al di là dei valori assoluti è interessante analizzare le dinamiche degli ultimi anni anche dei porti cosiddetti minori, per capire meglio le tendenze in atto nello sviluppo del traffico merci.

PORTI AI : MOVIMENTO COMPLESSIVO MERCI E VARIAZIONE 2002-2004



Fonte: elab. Istat su dati AP

La mappa riporta il posizionamento di ciascun porto in relazione a due variabili: il traffico merci complessivo e la variazione del valore intercorsa nell'ultimo biennio (in modo da evitare eventuali fenomeni congiunturali). Tra i porti di grande dimensioni colpisce la crescita di Taranto, superiore alla media complessiva. Gli altri grandi porti sembrano invece consolidare la loro posizione, grazie a ritmi di crescita positivi ma inferiori al dato medio.

Tra i porti medi è da sottolineare la crescita di Koper e Rieka che, nell'arco di un biennio, hanno superato abbondantemente i 10 milioni di tonnellate e rappresentano effettivamente i porti emergenti del bacino. Bar, Ploce, Durazzo e Spalato hanno tassi di crescita elevatissimi ma partono da valori complessivi ancora esigui.

Da segnalare in negativo Ancona, unico porto a registrare un trend negativo e sceso ormai da 2 anni sotto la quota di 10 milioni di tonnellate. La perdita di parte del mercato delle rinfuse e di quello container spiega il fenomeno.



	2004	Market share	Var 2003-2004
Venezia	290.898	30%	3%
Trieste	173.962	18%	44%
Ravenna	169.432	17%	6%
Koper(slo)	153.347	16%	21%
Ancona	65.077	7%	-14%
Rijeka	60.864	6%	111%
Bari	20.192	2%	-17%
Ploce (Cro)	14.520	1%	4%
Bar	11.434	1%	32%
Durazzo	8.292	1%	118%
Brindisi	3.304	0%	60%
TOT ADRIATIC	971.322	100%	14%
Taranto	763.318		16%
TOT AREA	1.734.640		15%

#### Container traffic

Nell'analisi del traffico container sono tenuti distinti i movimenti di Taranto da quelli degli altri porti. Taranto è infatti un porto di transhipment e i suoi valori sono in realtà poco confrontabili con quelli di altri scali.

#### MOVIMENTO CONTAINER (IN TEUS) PORTI AI

Fonte: elab. Ista su dati AP

Nel 2004 nell'area Adriatica in senso stretto la crescita è stata del 14,5%; il dato è particolarmente positivo dopo il -3,3% fatto registrare nel 2003.

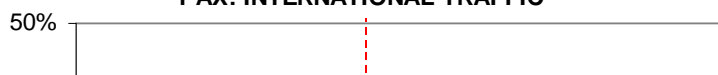
A livello di singoli porti si segnala:

- o la ripresa di Trieste dopo il brusco calo dei traffici (circa un terzo del totale) verificatosi nell'anno precedente;
- o l'elevata dinamicità di Koper e Rieka tra i porti di medio-grandi dimensioni;
- o lo sviluppo di porti come Bar e Durazzo, in assoluto di piccola dimensione, ma estremamente significativi per i rispettivi Paesi;
- o la crescita del 15,9% dell'hub di Taranto, che tuttavia rallenta il tasso di sviluppo rispetto agli anni precedenti (+153% nel 2002 e +40% nel 2003).

#### Il traffico passeggeri

Il traffico di passeggeri nel 2004 è stato pari a circa 13,8 milioni di unità. Il dato è in linea con quello dell'anno precedente ma è frutto di diverse dinamiche interne:

- il principale mercato nel traffico di short sea shipping nel bacino resta quello tra Italia e Grecia. Nel 2004 tuttavia si segnala una diminuzione del traffico complessivo. I passeggeri da e verso la Grecia, movimentati nei porti italiani sono diminuiti del 12% (passando da 2,6 a 2,3 milioni). Anche il traffico tir è diminuito del 9% (da 466 mila a 423 mila unità).
- Per contro cresce sensibilmente il traffico che interessa la Croazia. Le linee regolari Italia-Croazia registrano una crescita dell'11,6% (da 782 a 873 mila pax); anche i movimenti interni dei porti croati verso le isole continuano a svilupparsi superando i 5,3 milioni di passeggeri (+10%).
- 815.000 sono i passeggeri movimentati dall'Italia verso i porti di Durazzo e





Valona con una crescita del 4%; in calo invece il movimento verso Bar (da 80.000 a 64.000 unità).

Dal punto di vista dei singoli porti il quadro che ne emerge è il seguente: Ancona resta leader nel trasporto di passeggeri pur registrando un calo del 5%. Tutti i porti italiani (e quelli greci) naturalmente registrano un calo dei traffici per la crisi del mercato greco; tuttavia parte di essi hanno coperto la perdita grazie ai positivi andamenti del traffico verso la Croazia (come Ancona) o del traffico crociere (come Bari).

Vanno segnalati invece i porti Croati e Durazzo in Albania per il buon ritmo di crescita sia nel mercato interno che in quello internazionale.

*Politiche  
europee dei  
trasporti:  
alcuni  
aggiornamenti*

Nell'aprile 2004, come già illustrato nel Forum di Neum dello scorso anno, l'Unione Europea ha adottato nuove linee guida in tema di Trans European Transport network. Sono stati individuati 30 progetti prioritari su cui concentrare risorse economiche e progettuali.

Alcuni di questi come noto ricadono nell'area Adriatico-Ionio.

Sono attualmente in corso alcune iniziative che possono essere di interesse per l'area:

1. In relazione alla pubblicazione di bandi (call for proposal) relativi al progetto 21 – Motorways of the sea – la Commissione Trasporti ha pubblicato un vademecum per la redazione dei progetti. In questa guida vengono ricordati i criteri per l'eleggibilità del progetto, i possibili beneficiari, la tipologia di interventi finanziabili (infrastrutture, facilities,



studi relativi alle autostrade del mare, aiuti per lo start up delle iniziative, correlate ai costi di capitale). Naturalmente i progetti debbono riguardare gli Stati Membri.

Per informazioni:

[http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/whatsnew/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/whatsnew/index_en.htm)

2. In materia di TEN-T sono in corso alcuni aggiornamenti che interessano i Paesi confinanti, non ancora membri dell'UE. L'Unione Europea è convinta che buoni rapporti con i Paesi confinanti, costituiscano una garanzia per lo sviluppo economico, la stabilità e la sostenibilità della stessa UE.

Tra questi Paesi (in totale 25) sono compresi: Albania, Bosnia and Herzegovina, Croatia, former Yugoslav Republic of Macedonia, Serbia e Montenegro, Kosovo,

Già dagli anni Novanta, con la politica dei Pan European Corridors and Areas, l'UE mostrava una forte sensibilità verso i Paesi confinanti in tema di trasporti. Nel Giugno 2004, durante il meeting internazionale su "Transport for Wider Europe", tenuto a Santiago de Compostela si è così discusso di allargare l'azione dell'UE ai Paesi e alle regioni confinanti in tema di infrastrutture di trasporto. Nel settembre 2004 la Commissione ha deciso di istituire un **Gruppo di Alto Livello che ha l'obiettivo di individuare assi e progetti prioritari da sostenere anche finanziariamente nei Paesi Confinanti.**

L'azione del gruppo si concluderà nell'Ottobre 2005 con un rapporto finale contenente le Raccomandazioni per la Commissione. Nel frattempo dopo i meeting del 2004 sono in corso (mensilmente) meeting e consultazioni plenarie con possibili stakeholders dei diversi Paesi interessati. Gli incontri vengono divisi in sottogruppi geografici (North-Eastern Europe, South-Eastern Europe, Eastern Mediterranean, Western Mediterranean, The Black Sea Region).

Per informazioni:

[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/whatsnew/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/whatsnew/index_en.htm)

*Un web site  
per  
l'Osservatorio*

A partire da quest'anno i dati e le analisi effettuate saranno disponibili in maniera permanente nel sito del forum. Un'area del sito all'interno del Tavolo Trasporti è dedicata totalmente a questo osservatorio.

Il sito raccoglie e pubblica informazioni e dati di traffico di ciascun porto, monitorando in particolare i movimenti in short sea shipping, pubblica le relazioni annuali sul posizionamento competitivo dei porti in relazione all'andamento dei traffici commerciali, offre la possibilità di monitorare le politiche europee dei trasporti che hanno una ricaduta diretta nell'area.

In questo modo è possibile fornire stabilmente ad operatori pubblici e privati strumenti in grado di supportarli nella definizione delle politiche istituzionali e delle strategie aziendali. Inoltre si dota il Tavolo dei Trasporti di uno strumento a servizio di tutti i membri, in modo da supportarne la definizione di obiettivi e azioni di intervento comuni.

Infine, l'obiettivo del prossimo anno è quello di effettuare la rilevazione annuale utilizzando un'area privata del sito appositamente costruita per l'inserimento on line dei dati di traffico dei porti.

