



TAVOLO DI LAVORO SUI TRASPORTI

DOCUMENTO FINALE

ANCONA 29 MAGGIO 2007

Premessa

Il Tavolo di Lavoro sui Trasporti, coordinato da Cedomir Milic, Presidente dell'Assemblea della Camera dell'Economia del Montenegro, ha proficuamente lavorato sviluppando un interessante e vivace dibattito.

Tutti i presenti al tavolo hanno espresso apprezzamento per la ormai tradizionale, presentazione dei risultati dell'Osservatorio sui Traffici Marittimi nell'Area Adriatico Jonica (vedi allegato) che mostrano, complessivamente, una tendenza positiva sia sul traffico passeggeri che merci (sia pure con dinamiche diverse in relazione ai singoli porti) ed, in particolare, su quello container, cresciuto del 16%.

E' stata sottolineata l'importanza che l'Osservatorio dia continuità alla propria attività proseguendo le analisi anche per gli anni futuri, in modo che si possa avere sempre un quadro aggiornato dei traffici, delle dotazioni infrastrutturali e delle prospettive di sviluppo. A questo proposito, i rappresentanti greci, presenti per la prima volta al tavolo, hanno espresso il desiderio che i dati e le analisi dell'Osservatorio siano ampliati con le informazioni relative ai porti di Patrasso, Igoumenitza, Preveza ed altri porti, assicurando la loro collaborazione per avviare rapporti di collaborazione con le Autorità Portuali.

Linee strategiche

Dall'analisi delle politiche comunitarie dei trasporti si evidenzia il rischio di una tendenziale "marginalizzazione" dell'area Adriatica e, in generale, del sud dell'Europa, rispetto alle principali direttive di sviluppo dei Corridoi Intermodali e delle altre infrastrutture di trasporto europee. A tale proposito, risulta essenziale che anche il Forum contribuisca a migliorare la capacità di queste aree di essere rappresentate a livello Europeo, attraverso il rafforzamento dei partenariati e lo sviluppo d'iniziative di lobbying presso la Commissione Europea.

Il primo passo per ottenere qualche risultato è che si passi, al più presto, dalle affermazioni di principio alla costruzione di concreti rapporti di collaborazione tra i partner, che portino all'elaborazione di progetti da presentare in sede comunitaria.

I partecipanti al tavolo hanno infine espresso la preoccupazione che lo sviluppo dei traffici marittimi in Adriatico non pregiudichi la sicurezza in mare e la salvaguardia dell'ambiente marino e delle coste, in linea con quanto previsto dagli indirizzi del "Libro Verde sulle Politiche Marittime Integrate dell'Unione Europea".



Conclusioni (azioni concordate)

A proposito delle opportunità da cogliere in sede comunitaria, nel corso della discussione è stato fatto riferimento a diversi strumenti comunitari attraverso i quali è possibile reperire risorse per lo sviluppo del sistema dei trasporti nell'area: in particolare, i programmi comunitari IPAC, INTERREG e, soprattutto, MARCO POLO II.

Il programma comunitario "MARCO POLO II" prevede due assi di finanziamento che potrebbero essere particolarmente interessanti: uno riguarda lo sviluppo delle "Autostrade del Mare" ed è riservato sostanzialmente agli operatori privati del trasporto che possono presentare proposte, mentre l'altro riguarda azioni di scambio di know-how, esperienze, buone pratiche ed attività formative e può interessare anche le istituzioni pubbliche. E' previsto un primo bando (call for proposal) per il prossimo mese di luglio, ma i bandi vengono, di fatto, rinnovati ogni anno.

E' stata sollecitata la presentazione di idee, proposte o richieste di partenariato da sviluppare per il bando in scadenza o, più probabilmente, per quelli successivi. La segreteria si è resa disponibile a raccogliere e valutare eventuali proposte, anche da parte di operatori privati che fossero interessati.

La cooperazione tra i paesi membri ed i porti dell'area può contribuire anche ad una migliore gestione degli impatti ambientali dei trasporti marittimi. A tale proposito, è stato presentato un sistema, già realizzato in parte dai paesi del Baltico, per la standardizzazione dei sistemi di gestione di rifiuti da parte dei diversi porti, che consente una notevole riduzione degli impatti e dei costi. Un sistema di questo tipo, sperimentato su alcuni porti dell'Adriatico, potrebbe essere l'oggetto di un progetto da presentare in sede europea.



Descrizione dell'intervento:	Obiettivi:
Consolidamento e sviluppo delle attività dell'Osservatorio sui traffici marittimi in Adriatico	Integrazione delle attività dell'Osservatorio con riferimento ai porti greci di maggior rilievo; Sviluppo ulteriore del monitoraggio delle politiche europee sui trasporti e le infrastrutture.
Elaborazione di una proposta progettuale condivisa, da presentare in occasione dei prossimi bandi di MARCO POLO II	Studi preliminari per la realizzazione di nuovi collegamenti e lo sviluppo dell'intermodalità nell'ambito del cabotaggio in Area Adriatica; Sperimentazione di un sistema di gestione integrato dei rifiuti da trasporto marittimo in area Adriatica Ionica.
Elaborazione di una proposta progettuale condivisa, da presentare in occasione dei prossimi bandi di MARCO POLO II	Realizzazione di attività formative e di scambio di know-how per esperti di logistica, intermodalità, trasporto marittimo ;

Allegato: Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio – Rapporto sui traffici al 2006 (fonte - ISTAO di Ancona)

ALLEGATO



OSSERVATORIO SUL TRAFFICO MARITTIMO IN ADRIATICO-IONIO
 RAPPORTO SUI TRAFFICI AL 2006

A cura di Ida Simonella
 Portonovo – 29 maggio 2007

INTRODUZIONE

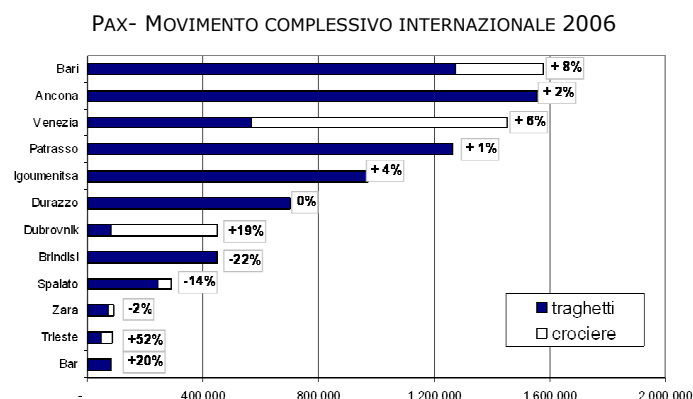
Come consuetudine, il rapporto annuale dell'Osservatorio è focalizzato sull'analisi del traffico annuale dei 17 principali porti che si affacciano nel bacino Adriatico-Ionio (A-I)¹ e sulle principali politiche delle infrastrutture e dei trasporti che interessano la stessa area.

Quest'anno inoltre avviamo alcune prime riflessioni riguardo lo scenario di sviluppo del traffico container in Adriatico alla luce delle evoluzioni e delle previsioni di crescita dei traffici marittimi del Mediterraneo.

1. TRAFFICI MARITTIMI

1.1 Il traffico passeggeri

Per la prima volta da molti anni è Bari il porto leader in Adriatico-Ionio per movimento complessivo di passeggeri su rotte internazionali (traghetti e crociere). Lo scalo pugliese ha raggiunto 1.575.000 movimenti nel 2006, circa un migliaio in più di Ancona. Lo scalo dorico invece mantiene la leadership assoluta nella movimentazione passeggeri su navi traghetto.



Fonte: elaborazioni ISTAO 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;



La leadership di Bari è il frutto di un ritmo di sviluppo sistematicamente più elevato di quello di Ancona negli ultimi anni. Bari non solo è diventato un importante scalo nel segmento crocieristico, ma è cresciuto molto anche nel segmento traghetti, peraltro erodendo quote di mercato principalmente al porto di Brindisi.

Sono comunque in crescita tutti i principali porti dell'area trainati anche dallo sviluppo del segmento crociere.

I porti dell'Adriatico occidentale (unici per i quali vi sono informazioni complete ed omogenee nella lettura) hanno movimentato 756.000 tra tir e trailer, il 95% dei quali sulle rotte internazionali che collegano l'Italia ai Balcani e al Sud Est Europa (Grecia e Turchia), e solo il 5% sulla linea di cabotaggio nazionale Ravenna-Catania.

MOVIMENTO TIR DA E PER I PORTI ITALIANI

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trieste	27%	26%	29%	32%	27%	27%
Ancona	28%	28%	27%	27%	27%	26%
Bari	15%	16%	16%	17%	21%	25%
Brindisi	11%	10%	15%	13%	11%	8%
Ravenna	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Venezia	14%	14%	8%	6%	10%	9%
TOT (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Tot. ADR	706.808	740.878	746.476	719.266	736.620	766.018

Fonte: elaborazioni Istat su dati AP

Il 56% 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.

Sui principali mercati si è inoltre sviluppata e consolidata nel tempo una specializzazione forte dei singoli scali dell'Adriatico occidentale: Ancona sulla Grecia (39% la sua quota di mercato), Trieste sulla Turchia (100%), Bari e Brindisi sull'Albania (84%)

L'analisi dei singoli segmenti del mercato passeggeri mostra i seguenti andamenti.

- Segmento GRECIA. Nel 2006 i movimenti di passeggeri da e verso la Grecia si attestano intorno ai 2,4 milioni, in crescita rispetto al 2005. Si tratta tuttavia di un mercato sostanzialmente stabile da alcuni anni (anzi nel 2004, anno delle Olimpiadi si è registrata una brusca diminuzione), in cui Ancona ha progressivamente rafforzato la sua quota di mercato (46%). Unico porto che perde sensibilmente passeggeri è Brindisi, mentre si segnala un forte sviluppo sul segmento da parte di Bari.
- Segmento CROAZIA. I movimenti riguardando il traffico di linea con la Croazia (446.000) registrano una riduzione del 3%. Va comunque segnalato 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 pressochè totale (81% la sua quota di mercato sui traffici di linea).
- Segmento ALBANIA. 778.000 sono i passeggeri movimentati dall'Italia verso i porti di Durazzo e Valona sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente; tutti i porti italiani, tranne Bari sono in diminuzione sia sul segmento tir/trailer che su quello passeggeri.
- Segmento MONTENEGRO. In crescita del 30% i movimenti passeggeri da e verso Bar (che hanno raggiunto quota 80.000), con un forte sviluppo sia di Ancona che di Bari.
- Segmento CROCIERE – Continua il boom delle crociere. Venezia ha raggiunto nel 2006 gli 886 mila passeggeri con una crescita del 9%. Dubrovnik ha visto aumentare il numero dei crocieristi del 23%.

TRAFFICO CROCIERE 2005-2006 PER PRINCIPALI PORTI A-I

Porto	2005	Var %	2006	Var %
Venezia	815.153	20%	885.664	9%
Dubrovnik	297.466	14%	367.321	23%
Bari	277.979	6%	303.388	9%
Trieste			50.000	ns
Spalato	47.315	39%	46.999	-1%
Zara	13.180	88%	19.739	50%
Ancona	39.638	701%	18.916	-52%

Fonte: elaborazioni ISTAO su dati AP

1. TRAFFICO MARITTIMO 2006

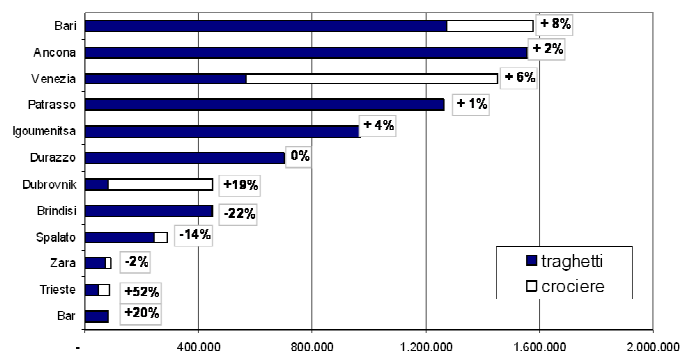
1.2. Movimento complessivo di merci

Nel 2006 sono state movimentate complessivamente 218 milioni di tonnellate di merci, con una crescita rispetto all'anno precedente del 4,7%. Si tratta di un incremento più sostenuto rispetto al +2,1% fatto registrare nel 2005.

Con più di 49 milioni di tonnellate di merci, Taranto diventa per la prima volta il porto principale del bacino A-I. La solidità dello scalo pugliese va attribuita sia alla buona posizione raggiunta come porto di transhipment nel traffico container, sia al consolidamento del mercato delle rinfuse solide (in particolare siderurgici) dove vanta una leadership assoluta in Italia.

Tutti i porti dell'area hanno visto incrementare considerevolmente i volumi di movimentazione complessiva. Unica eccezione, Rijeka, che nel corso del 2006 ha registrato una sensibile riduzione dei traffici di rinfuse liquide.

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

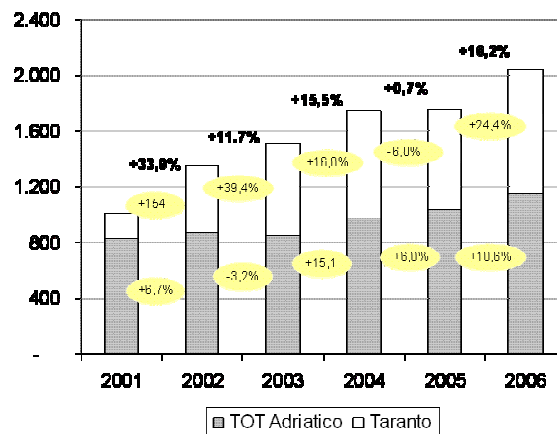


Fonte: elab. Istao su dati AP

1.3. Il movimento container

Nel 2006 il traffico container dell'area AI ha superato per la prima volta i 2 milioni di teus (+16,2%). La crescita è stata trainata dal porto di Taranto (+24,4%) che ha ampiamente recuperato la perdita registrata l'anno precedente, ma forte è stata anche la crescita dei porti Adriatici (+10,6%), che hanno beneficiato della ripresa economica delle imprese che su questi territori si affacciano. Unico porto in calo del bacino è risultato Ravenna (-4%). Oggi l'Adriatico movimentata complessivamente 1,1 milioni di teus (pari ad un porto medio-grande come La Spezia).

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

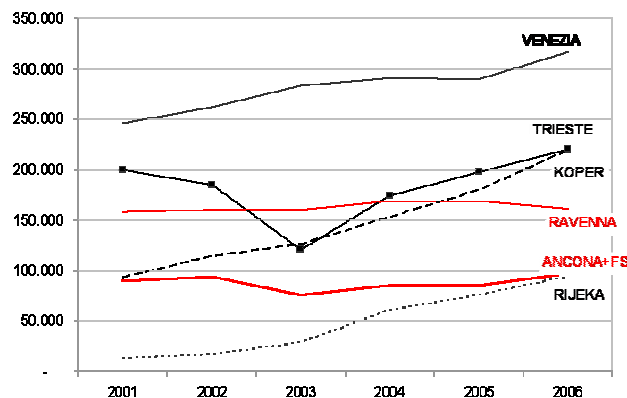


Fonte: elab. Istaò su dati AP

Sul traffico container occorre tuttavia fare qualche considerazione aggiuntiva su come si sia evoluto il quadro della competitività dei singoli porti nel periodo 2001-2006.

Innanzitutto va sottolineata la progressiva concentrazione dei traffici a Nord dell'Adriatico. Nel 2006 i porti di Venezia, Trieste, Koper e Rijeka concentrano il 73% del movimento container dell'Adriatico. Tale quota si è rafforzata negli ultimi cinque anni: nel 2001 infatti questi quattro porti detenevano il 68% dei traffici complessivi. Ravenna e Ancona (per quest'ultimo porto considerando anche i movimenti di container che vengono caricati sui treni all'interno della nuova darsena del porto) mantengono sostanzialmente gli stessi traffici di cinque anni fa. In un mercato dinamico e in generale crescita come quello dei container questo significa diventare progressivamente marginali.

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



Fonte: elab. Istaò su dati AP

Inoltre, è chiara la forte dinamicità degli scali dell'Adriatico Orientale. La tabella mostra i tassi di crescita 2002-2006 dei principali porti del bacino. A parte il ricordato fenomeno di Taranto, solo da pochi anni, divenuto uno dei principali scali di transhipment del Mediterraneo, i porti che hanno registrato i maggiori tassi di sviluppo sono Koper e Rijeka. Il primo in particolare ha ormai raggiunto un porto tradizionalmente forte come quello di Trieste.

MOVIMENTO CONTAINER IN .000 TEUS
NEI PRINCIPALI PORTI A-I E VAR 2002-2006

	2002	2003	2004	2005	2006	Var 2002/06
TARANTO	472	858	763	717	892	89%
VENEZIA	262	284	291	290	317	21%
TRIESTE	185	120	175	198	220	19%
KOPER	115	126	153	180	219	91%
RAVENNA	181	180	169	169	162	1%
RIJEKA	17	29	61	76	94	466%
ANCONA*	94	78	65	64	97	3%

Fonte: elab. Istao su dati AP

Le ragioni di questo successo sono naturalmente diverse e complesse. Tra queste vi è sicuramente la capacità dei soggetti gestori di rispondere a quella domanda di trasporto e logistica che si va progressivamente spostando verso il Centro-Est Europa, dove le imprese di Paesi tradizionalmente più sviluppati (Francia, Germania, Italia) hanno decentralizzato molte produzioni e dove, autonomamente, nuove imprese stanno nascendo anche grazie ai benefici effetti sulle economie nazionali derivanti dalla progressiva integrazione nell'Ue. Gli scali dell'alto Adriatico (e quelli del Baltico sul fronte nord), tradizionalmente marginali rispetto alle direttrici principali del sistema dei trasporti e della logistica, potrebbero invece giocare un ruolo nuovo e più attivo.

2. POLITICHE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NELL'AREA A-I: AGGIORNAMENTI

Rispetto a quanto costruito nella precedente edizione del rapporto, il quadro relativo alle politiche europee delle infrastrutture e dei trasporti che insistono nell'area si è accresciuto di alcune novità riguardanti principalmente l'accesso a risorse finanziarie destinate all'attuazione del programma "Autostrade del Mare".

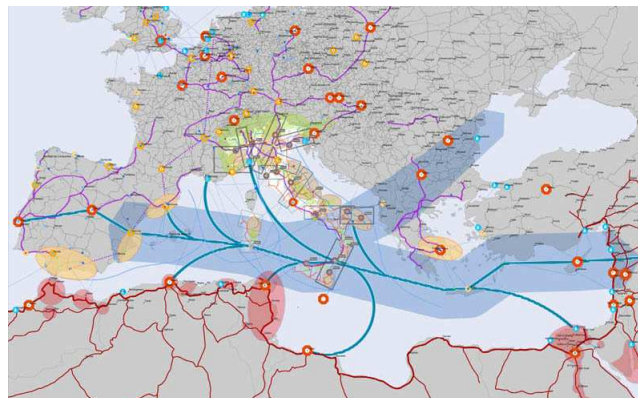
Prima di entrare nel dettaglio di queste novità ricordiamo brevemente i principali programmi relativi alle infrastrutture e dei trasporti che insistono nell'area A-I:

- Sul fronte Nord Adriatico le iniziative più significative riguardano il Corridoio V e il progetto prioritario dell'asse ferroviario Lyon-Trieste-Divaca-Ljubljana-Budapest. Sul fronte italiano molte iniziative sono già avviate (compreso peraltro l'ammodernamento della tratta autostradale A4 Torino-Trieste, inserita nelle azioni prioritarie del Governo italiano). Entro il 2020 il progetto deve essere portato a compimento.
- A Sud dell'Adriatico, sono state avviati alcuni studi attorno all'attuazione della linea ferroviaria relativa al Corridoio VIII che collegherebbe Bari e Brindisi al Mar Nero passando per Albania, FYR Macedonia e Bulgaria. Su questo asse si inserisce l'iniziativa del Corridoio Meridiano, progetto fortemente sponsorizzato a livello italiano, che estenderebbe il Corridoio VIII, ad occidente, fino alla Spagna e, a Sud Est del Mediterraneo, fino al vicino Oriente.

IL CORRIDOIO MERIDIANO

Sebbene costituisca un'occasione di rilancio del Mediterraneo e del Sud Italia piattaforme logistiche del cuore dell'Europa tale iniziativa presenta attualmente il limite di non trovare ancora in Europa risorse finanziarie dedicate.

- Sul fronte orientale dell'Adriatico insistono invece i programmi di estensione delle reti transeuropee di trasporto ai Paesi confinanti con l'Europa. Il quadro complessivo dell'estensione degli assi principali riportato nella mappa seguente, la mostra di essere progressivamente spostato ad Est del baricentro delle politiche dell'UE in tema di infrastrutture e trasporti.



rilancio
quali
ancora in
di
l'UE.
è
quale
ad Est

○ TEN-T EXTENSION (GLI ASSI PRINCIPALI)





Per i Paesi che si affacciano nel bacino A-I (Paesi balcanici e Albania) sono stati individuati 46 progetti prioritari, di cui 30 pronti a partire dal 2010 e che ricadrebbero nell'ambito del Corridoio VIII, del Corridoio X, dell'asse C del Corridoio V.

Il programma "Autostrade del Mare" potrebbe avere forte impulso grazie Marco Polo II che diversamente dalla prima edizione individua per esse un asse specifico di azioni e risorse finanziarie dedicate al suo sviluppo.

Il programma Marco Polo ha la finalità ultima di ridurre la congestione stradale, di migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto, di potenziare il trasporto intermodale contribuendo in tal modo a creare un sistema di trasporti efficiente e sostenibile.

Per fare questo si avvale di: 1) azioni di trasferimento modale, ovvero: aiuti all'apertura di nuovi servizi nel mercato del trasporto merci non stradale; 2) azioni catalizzatrici: fondi per soluzioni non stradali nel trasporto di merci; 3) azioni comuni di apprendimento: sostegno ad iniziative che migliorano la cooperazione e la condivisione del "know-how" in un'industria del trasporto e della logistica sempre più complessa.

Da quest'anno è attivo il cosiddetto "Marco Polo II" che si caratterizzerà anche per l'esplicito sostegno allo sviluppo delle Autostrade del Mare. I programmi TEN-T e Marco Polo sulle Autostrade del Mare non vanno a sovrapporsi poiché agiscono su piani differenti, e tuttavia risultano assolutamente complementari. Il programma sulle Reti Transeuropee dei Trasporti ha come oggetto principale lo sviluppo di infrastrutture strategiche, la creazione di una rete di trasporto, e per far questo è "gestito" essenzialmente dal settore pubblico, il programma Marco Polo supporta principalmente l'avvio di servizi di trasporto (e solo in parte le infrastrutture di supporto), nuove linee dedicate alle Autostrade del Mare, e soprattutto è destinato al settore privato, ovvero a coloro che intendono attivare nuovi servizi.

3. CONCLUSIONI: LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'ADRIATICO.

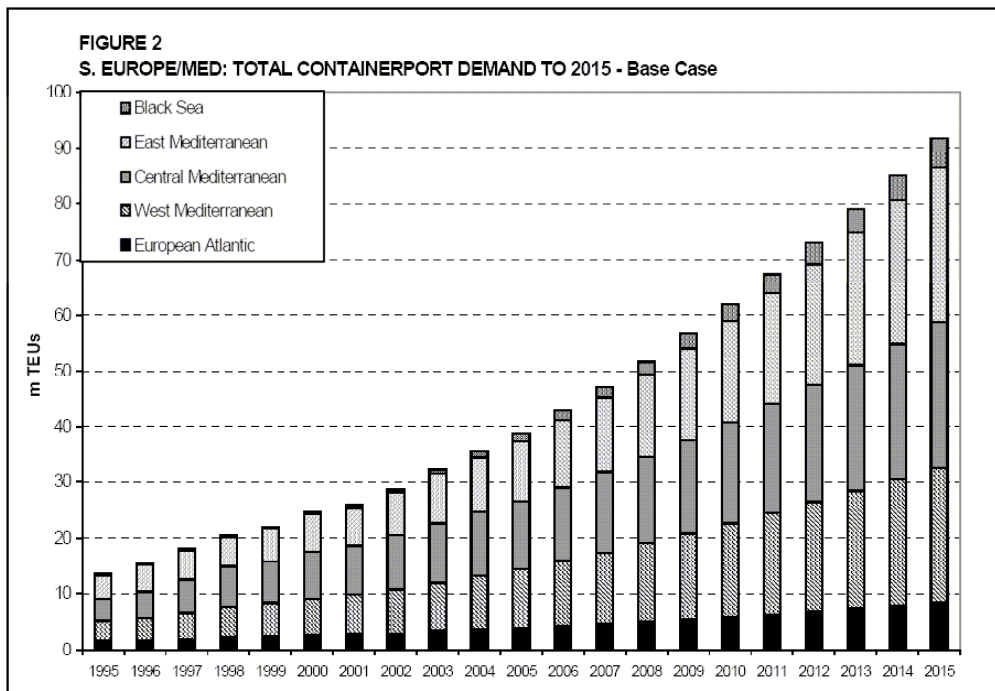
Le considerazioni che annualmente dedichiamo alle prospettive di sviluppo relative alle singole sotto-aree del bacino possono dirsi confermate:

- il Nord Adriatico appare in consolidamento sia per le iniziative infrastrutturali che gli sono dedicate sia per la naturale forza dei suoi porti principalmente sul traffico container.
- Il sud del Bacino è forte della presenza di un porto come Taranto e del dinamismo di Bari, ma anche dell'attenzione dei soggetti istituzionali che disegnano prospettive di sviluppo dell'area attraverso i programmi del Corridoio VIII e Corridoio Meridiano. Il limite principale sta attualmente nell'assenza di risorse finanziarie dedicate.
- Il Medio Adriatico manca invece anche di un'attenzione forte da parte dei soggetti istituzionali nazionali e internazionali e questo sembra essere un limite ancora maggiore di quello "finanziario" se si pensa invece che Ancona e il Medio Adriatico giocano un ruolo essenziale nell'integrazione tra Centro Nord Europa e Sud Est Europa. Le rotte che collegano Ancona ai Balcani e alla Grecia rappresentano "autostrade del mare" naturali, che il mercato riconosce fortemente competitive.

In generale occorre sottolineare che l'Adriatico può aprirsi a nuove opportunità di sviluppo, in particolare nel segmento container.

La crescita dei traffici commerciali internazionali, lo sviluppo e la centralità di Cina e India nei commerci marittimi mondiali, il raddoppio del Canale di Suez che consentirà di far entrare navi madri di grandi dimensioni nel Mediterraneo, lasciano prevedere un enorme sviluppo del trasporti marittimi anche nell'intera area Mediterranea.

In particolare le previsioni di crescita più sostenute avverranno ad Est del Mediterraneo (Turchia in primis) e nel Mar Nero dove nei prossimi 6-7 anni sono previsti tassi di crescita del traffico container dell'ordine del 24-25% annui, doppi rispetto al Mediterraneo centrale o occidentale.



La posizione tradizionalmente forte dell'Adriatico nei collegamenti con l'Est del Mediterraneo e con il Mar Nero, delineano nuove prospettive di crescita. Occorrerà tuttavia lavorare sull'adeguamento delle infrastrutture, sia quelle puntuali come i porti sia quelle di collegamento, come la rete viaria e ferroviaria. La partita per diventare una piattaforma logistica dell'Europa centrale si gioca principalmente su questo fronte.