ISTAO
ISTITUTO
ADRIANO
OLIVETTI

STUDI PER LA GESTIONE
DELL'ECONOMIA
E DELLE AZIENDE

Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio

OSSERVATORIO TRAFFICI MARITTIMI – RELAZIONE 2012

PORTI DELL'ADRIATICO E IONIO.
IL FUTURO DEI PRINCIPALI SEGMENTI DI TRAFFICO

Ida Simonella

Medjugorje, 14-16 maggio 2013

1. Obiettivi e metodologia

Come consuetudine, la relazione che ha introdotto il dibattito nel Tavolo Trasporti ha riportato i risultati relativi all'analisi congiunturale dei traffici marittimi nei porti della Macroregione[1], ma ha anche approfondito le loro prospettive di medio periodo. Si è tenuto conto dell'impatto attuale della crisi economica europea nelle prospettive di sviluppo dei vari Paesi, elementi cruciali per disegnare un quadro delle potenzialità legate ai trasporti.

2. I traffici di short sea shipping in ro-pax e ro-ro

Il 2012 è stato un anno di forte calo dei traffici, passeggeri e merci, su navi traghetto che insistono su rotte internazionali. La contrazione è stata fortissima per Patrasso (-32%), Ancona (-25)%) e Igoumenitsa (- 23%), più contenuta per Durazzo (-6%) e Bari (-6%).

Per effetto di queste dinamiche Bari diventa leader nel bacino con 1.235.000 passeggeri, superando, per la prima volta, Ancona, attestatasi su un traffico di 1.062.000 unità. Per anni il traffico complessivo nella macroregione ruotava intorno alla cifra dei 7 milioni di movimenti, ma negli ultimi anni, soprattutto l'ultimo, il deterioramento dei traffici è stato molto rapido e oggi si contano circa 5,6 milioni unità. Per trovare annualità con cifre simili bisogna tornare al secolo scorso.

Analoghe considerazioni possono essere fatto intorno al movimento di tir e trailers. La riduzione complessiva è stata costante a partire dal 2008, anno in cui è iniziata la crisi finanziaria di molti Paesi.

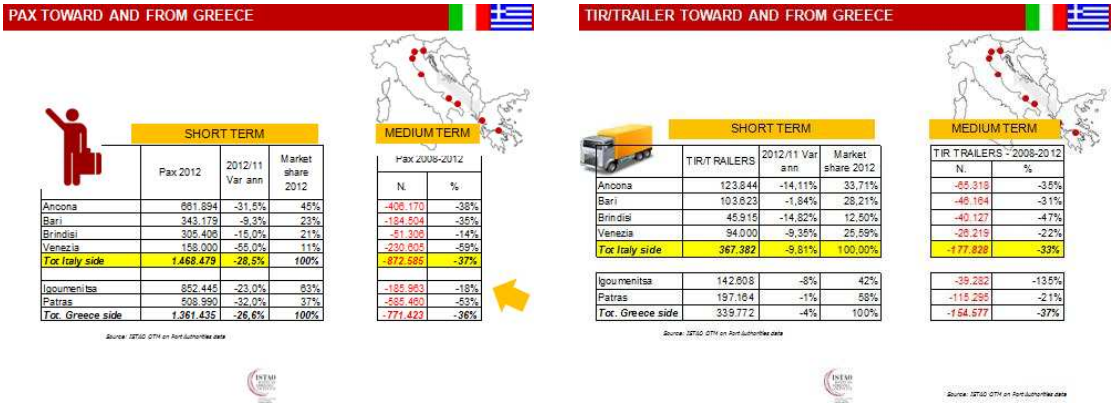
Per capire meglio il fenomeno sono state analizzate le dinamiche di traffico dei singoli mercati (Grecia, Croazia, Albania e Montenegro) a partire dai porti italiani. Per ognuno di essi sono illustrati i dati di traffico del 2012 e le variazioni rispetto all'anno precedente. Inoltre è stata aggiunto un confronto con il 2008, in modo da comprendere meglio le dinamiche avvenute nel medio termine e le prospettive future.

Collegamenti Italia-Grecia – Come noto, si tratta del mercato, dimensionalmente più consistente del bacino, sui ro-pax in collegamento internazionale. Oggi da solo rappresenta circa il 49% dei movimenti dei porti adriatici italiani, ma appena quattro anni fa il peso complessivo superava il 60%.

Nel corso del 2012 il crollo del mercato si è accentuato (-28,5%). La riduzione del numero di servizi da Venezia ha più che dimezzato il traffico di passeggeri da quel porto, Ancona ha perso il 31% dei movimenti nell'anno, pur rimanendo leader di mercato; i porti di Bari e Brindisi hanno contenuto la contrazione al 9% e 15% rispettivamente.

[1] I porti monitorati 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.

Analoghe considerazioni valgono per il movimento di mezzi pesanti, che si è contratto del 10% circa nell'ultimo anno.



PAX TOWARD AND FROM GREECE

SHORT TERM

	Pax 2012	2012/11 Var ann	Market share 2012
Ancona	661.894	-31,5%	45%
Bari	343.179	-9,3%	23%
Brindisi	305.406	-15,0%	21%
Venezia	158.000	-55,0%	11%
Tot Italy side	*1.468.479*	*-28,5%*	*100%*
Igoumenitsa	852.445	-23,0%	63%
Patras	508.990	-32,0%	37%
Tot. Greece side	*1.361.435*	*-26,6%*	*100%*

MEDIUM TERM

Pax 2008-2012	
N.	%
-406.170	-38%
-184.504	-35%
-51.306	-14%
-230.605	-59%
-872.585	*-37%*
-185.963	-18%
-585.460	-53%
-771.423	*-36%*

TIR/TRAILER TOWARD AND FROM GREECE

SHORT TERM

	TIR/T RAILERS	2012/11 Var ann	Market share 2012
Ancona	123.844	-14,11%	33,71%
Bari	103.623	-1,84%	28,21%
Brindisi	45.915	-14,82%	12,50%
Venezia	94.000	-9,35%	25,59%
Tot Italy side	*367.382*	*-9,81%*	*100,00%*
Igoumenitsa	142.608	-8%	42%
Patras	197.164	-1%	58%
Tot. Greece side	339.772	-4%	100%

MEDIUM TERM

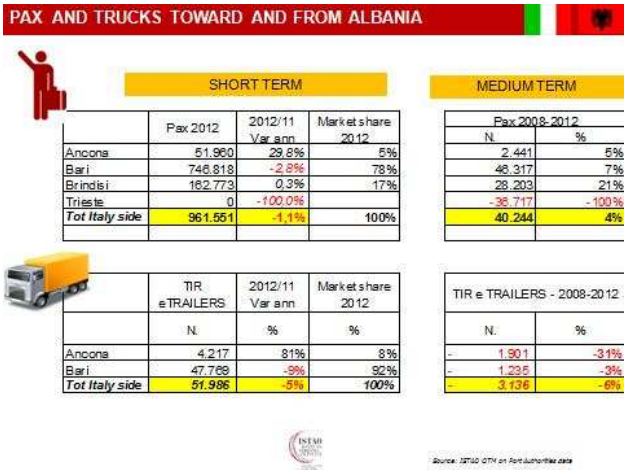
TIR TRAILERS - 2008-2012	
N.	%
-85.318	-35%
-46.164	-31%
-40.127	-47%
-26.219	-22%
-177.828	*-33%*
-39.282	-13,5%
-115.295	-21%
-154.577	*-37%*

Fonte: Istao OTM su dati Autorità Portuali

Il dato tuttavia assume delle proporzioni veramente preoccupanti se si confrontano i dati attuali con quelli del 2008.

In soli quattro anni i porti adriatici italiani hanno perso circa 872.000 passeggeri e 178.000 trucks sulla rotta greca pari con una contrazione del mercato del 37% per i primi e del 33% per i secondi.

Collegamenti Italia-Albania – E' il secondo mercato, per numero di passeggeri e mezzi pesanti, del bacino Adriatico-Ionio. Sulla soglia del milione di passeggeri, questo mercato ha subito una contrazione dell'1% di passeggeri nel 2012 e del 5% di tir e trailers. Nell'arco del quadriennio considerato è invece cresciuto del 4% (40.000 unità) mentre quello dei mezzi pesanti si è contratto del 6%.



PAX AND TRUCKS TOWARD AND FROM ALBANIA

SHORT TERM

	Pax 2012	2012/11 Var ann	Market share 2012
Ancona	51.960	29,8%	5%
Bari	746.818	-2,8%	78%
Brindisi	162.773	0,3%	17%
Trieste	0	-100,0%	
Tot Italy side	961.551	-1,1%	100%

MEDIUM TERM

Pax 2008-2012	
N.	%
2.441	5%
46.317	7%
28.203	21%
-36.717	-100%
40.244	4%

	TIR e TRAILERS	2012/11 Var ann	Market share 2012
	N.	%	%
Ancona	4.217	81%	8%
Bari	47.768	-9%	92%
Tot Italy side	*51.986*	*-5%*	*100%*

TIR e TRAILERS - 2008-2012	
N.	%
- 1.901	-31%
- 1.235	-3%
- 3.136	-6%

Sono tradizionalmente leader del mercato i porti pugliesi di Bari e Brindisi, favoriti sicuramente dalla vicinanza geografica, ma buone sono le performance di Ancona che, sebbene su movimenti molto più contenuti, nell'ultimo anno ha visto incrementare il traffico sui singoli segmenti.

Fonte: Istao OTM su dati Autorità Portuali

Collegamenti Italia-Croazia. In forte flessione è invece il traffico con la Croazia. Si tratta di movimenti legati al flusso turistico e concentrati prevalentemente nel periodo estivo.

Nel corso del 2012 il traffico si è ridotto del 12,1% in particolare da Ancona, leader del mercato, e Bari.

Nonostante questo il numero complessivo di passeggeri nell'arco del quadriennio è aumentato di circa 55.000 unità e dell'11% in valore relativo.

PAX TOWARD AND FROM CROATIA

	SHORT TERM			MEDIUM TERM	
	Pax 2012	2012/11 Var ann	Market share 2012	Pax 2008-2012	
				N.	%
Ancona	340.249	-13,1%	62%	37.636	12%
Bari	108.805	-12,5%	20%	31.850	41%
Venezia	102.000	-8,1%	19%	-14.293	-12%
Tot Italy side	***551.054***	***-12,1%***	**100%**	55.193	11%
Zadar	48.497	-22,4%	11%	-10.913	-18%
Split	278.812	-9,6%	64%	66.413	31%
Dubrovnik	107.415	-12,7%	25%	34.229	47%
Tot. Croatia side	***434.724***	***-12,0%***	***100%***	***89.729***	***26%***

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

PAX AND TRUCKS TOWARD AND FROM MONTENEGRO

	SHORT TERM			MEDIUM TERM	
	Pax 2012	2012/11 Var ann	Market share 2012	Pax 2008-2012	
				N.	%
Ancona	8.280	-28,1%	18%	-9.022	-52%
Bari	36.533	-13,9%	82%	-38.987	-52%
Tot Italy side	**44.813**	**-16,9%**	100%	**-48.009**	**-52%**
	TIR TRAILERS	2012/11 Var ann	Market share 2012	TIR e TRAILERS - 2008-2012	
	N.	%	%	N.	%
Ancona	60	-41%	2%	-20	**-25%**
Bari	2.938	13%	98%	-1.890	**-39%**
Tot Italy side	***2.998***	***11%***	100%	***-1.910***	**-39%**

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

Source: ISTAO OTM on Port Authorities data

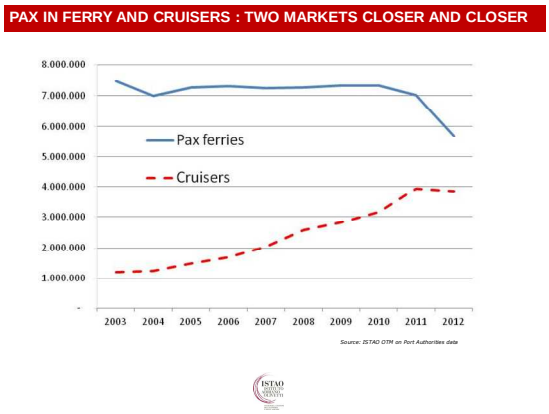
Collegamenti Italia-Montenegro – In forte flessione anche i movimenti passeggeri da e per il porto di Bar in particolare da Ancona. Nell'ultimo anno buona tenuta del collegamento da Bari sul movimento tir/trailers. In generale tuttavia questa direttrice ha pressoché dimezzato i volumi di attività in un quadriennio.

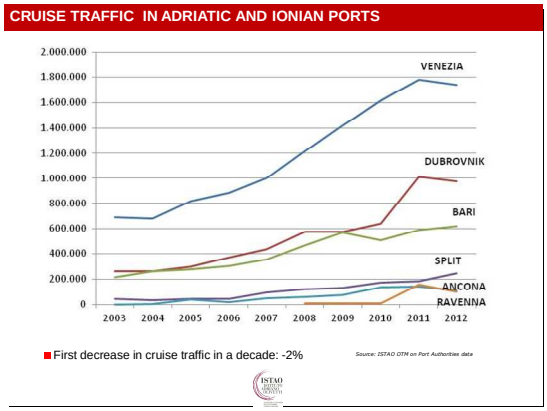
3. Il traffico crociere

Continua molto positivamente la crescita del movimento di passeggeri imbarcati su navi crociera. Il 2012, nei porti oggetto di rilevazione, il traffico complessivo è diminuito del 2% circa, da imputare in parte all'effetto momentaneo generato dal disastro della Concordia. Già nel 2013, sulla base delle prenotazioni effettuate, le compagnie contano su un buon recupero.

Occorre inoltre sottolineare che ormai, sulla sponda orientale dell'Adriatico e dello Ionio, vi sono porti più piccoli, in cui non è presente un'Autorità Portuale che costituiscono porte d'ingresso importanti ad escursioni crocieristiche. Oggi raggiungono movimentazioni ben superiori ai porti, spesso vicini, in cui un'autorità portuale è presente.

E' il caso di Katakolon, porta d'ingresso ai resti di Olimpia in Grecia, e geograficamente vicino a Patrasso. Mentre quest'ultimo scalo, negli ultimi anni ha visto declinare drammaticamente il traffico di passeggeri, Katakolon ha di gran lunga superato quelle movimentazioni. Analogamente si potrebbe dire per Corfù rispetto ad Igoumenitsa o Kotor rispetto a Bar.





4. I traffici container

Nel corso del 2012 il traffico di container nel complesso dei porti Adriatici si è mantenuto sostanzialmente stabile intorno a 2,1 milioni di teus. E' crollata invece questa tipologia di traffico sullo Ionio, nel porto di Taranto. Si è passati da 604.000 teus ad appena 263.000.

Come noto Taranto è uno scalo di *transhipment*, l'unico nel bacino Adriatico-Ionio. Per le recenti evoluzioni del modello trasportistico è soggetto alla forte concorrenza degli scali della sponda sud del Mediterraneo. La perdita di alcuni importanti servizi di collegamento internazionale ha determinato il dato dello scorso anno.

Sul fronte Adriatico, per la prima volta dal 2009 sono in calo i traffici container da Koper e da Venezia, i due principali scali del bacino. In crescita Trieste e Rijeka nella parte nord. Nella fascia centrale il porto con i migliori risultati in termini di dinamicità è risultato essere Ancona (+18%), mentre Ravenna ha avuto una nuova battuta d'arresto (-3%). Ricordiamo che lo scalo romagnolo non ha più raggiunto i volumi di traffico pre-crisi, mentre Ancona dal 2008 è cresciuta del 40%.

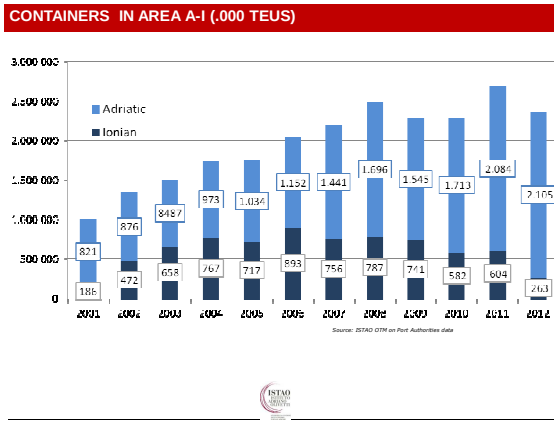
Vista nell'insieme l'area adriatica, nel corso degli anni 2000 ha avuto una buona dinamicità complessiva segnata solo da una contenuta battuta d'arresto nel primo anno di crisi economica internazionale (2009).

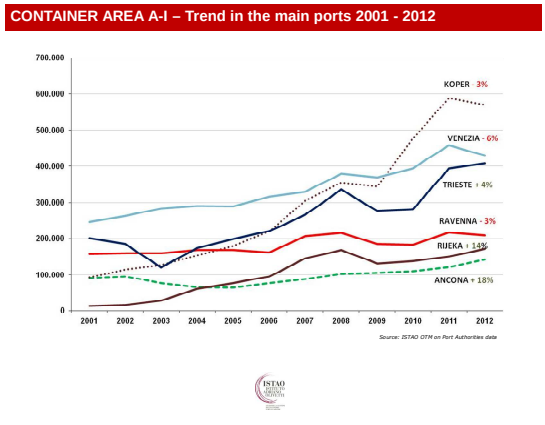
Da questo punto di vista ha fatto meglio di alcune aree sistema del Mediterraneo con cui gli scali adriatici si confrontano e competono come porte d'ingresso ai mercati terrestri del Centro Europa.

I porti del bacino adriatico hanno circa la metà delle movimentazioni rispetto al sistema della portualità ligure (dove è compreso anche Livorno) e tuttavia ai 4 milioni di teus del 2008 questo sistema non è più tornato.

Molto dinamico è stato il sistema portuale del Mar Nero (Costanza, Novorossisk e Odessa) che nel 2008 avevano già raggiunto i 2 milioni di teus complessivi, con una

velocità di crescita impressionante negli anni precedenti. Con la crisi economica i volumi si sono immediatamente dimezzati e ancora oggi, dopo quattro anni siamo intorno a 1,77 milioni di teus movimentati.

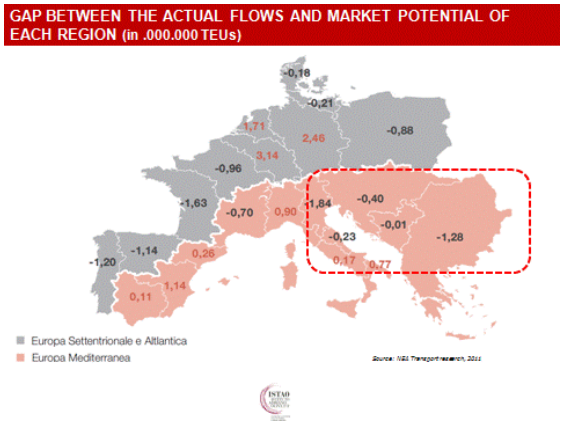


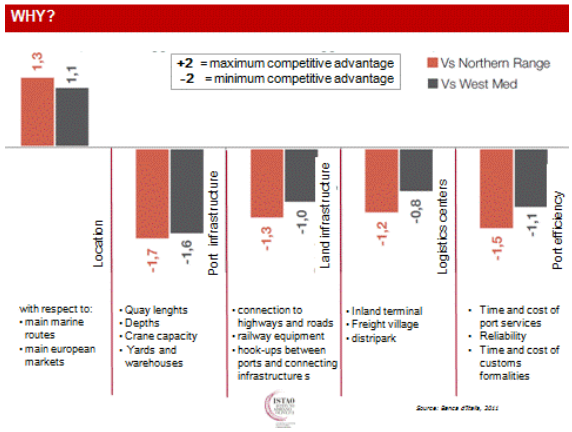


Non mancano certo i problemi per i porti container dell'Adriatico: l'eccessiva frammentazione e la forte concorrenza non aiutano al rafforzamente dell'area nel suo insieme e inoltre permangono tutti quei problemi che, sul fronte opposto, mantengono inalterata la competitività degli scali del Northern Range.

Uno studio interessante prodotto da Nea Transport Research del 2011 per conto, tra gli altri di alcune grandi realtà portuali del Nord Europa come Rotterdam, Anversa e Amburgo, mette in relazione le potenzialità, in termini di merci da trasportare, di bacini di mercato europei su ciascuno dei quali insiste uno o più porti, con le quantità movimentate dai porti stessi.

Ebbene in tutte le aree di mercato dei porti che si affacciano sull'Adriatico e lo Ionio, i porti movimentano meno merci di quanto potenzialmente ciascun bacino di mercato esprime. Viceversa l'arco portuale nordeuropeo che va dal Belgio alla Germania, movimenta almeno 7 milioni di teus in più rispetto al suo potenziale, spesso provenienti dai mercati più vicini alla sponda mediterranea.





Il problema è che i nostri porti scontano una serie di gap impressionanti e su diversi fronti, rispetto a quelli nordeuropei. Come ottimamente illustrato negli studi più recenti della Banca d'Italia i porti italiani mantengono un vantaggio competitivo forte in termini di posizionamento geografico, sia per prossimità alla rotta principale Asia-Suez-Europa, sia per vicinanza ai bacini terrestri da servire.

Questo vantaggio competitivo viene tuttavia, completamente eroso, da una serie impressionante di ritardi rispetto ai porti del Mediterraneo Occidentale e del Nord Europa: sulle infrastrutture portuali (banchine, spazi, fondali), sulle infrastrutture di collegamento alla viabilità stradale e ferroviaria, sulla mancanza di efficienti sistemi logistici, sugli assetti amministrativi e procedurali dei porti.

5. Le prospettive

Nella movimentazione di container le azioni da compiere sui porti dell'Adriatico e Ionio sembrano chiare da anni e passano per l'eliminazione di quelle inefficienze raccontate nel precedente paragrafo.

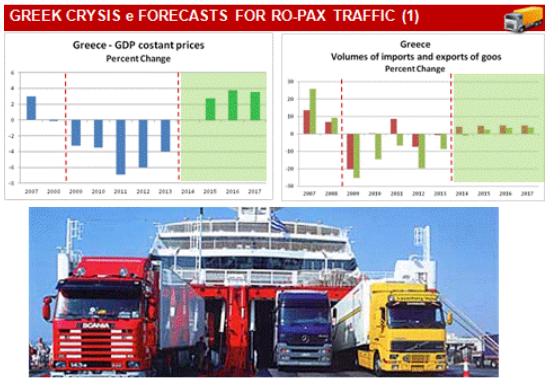
Il mercato container nel suo complesso tende a crescere, trainato molto dai Paesi Asiatici e da quelli di nuova industrializzazione, da un processo di "containerizzazione delle merci" avviato da anni, e soprattutto dalla ripresa economica che si attende per il prossimo anno.

Ottima è la situazione del segmento crocieristico: le compagnie continuano a credere molto nel Mediterraneo e nell'Adriatico e continuano a investire in capacità produttiva (posti letto). Nel corso degli anni si sono aperte nuove opportunità per porti già esistenti, ma soprattutto emergono realtà portuali che tendiamo a classificare come "minori", ma che oggi necessitano di particolari strutture, impianti, servizi necessari ad accogliere crocieristi, siano pure essi in transito. Questo è il vero fenomeno emergente nell'area.

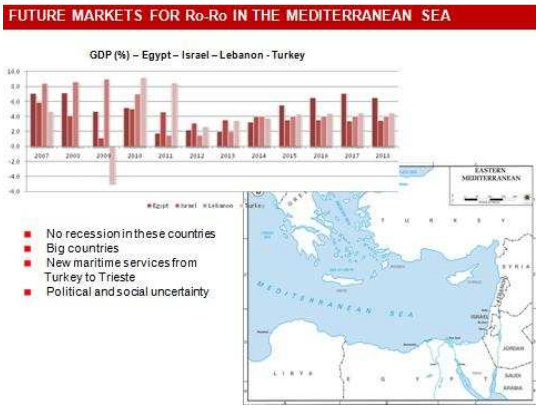
I segnali di preoccupazione maggiore vengono invece dal mondo ro-pax, tradizionale punto di forza della portualità in Adriatico-Ionio.

Nel 2012 il crollo del mercato, già evidente negli anni precedenti ha subito una brusca accelerazione. Nell'arco di quattro anni il mercato è diminuito di circa un terzo, sia sul fronte dei passeggeri che dei trucks. Sulla direttrice Greca sono scomparsi in quattro anni circa 900.000 passeggeri e 180.000 mezzi pesanti. Buona la tenuta di altri mercati nel quadriennio (Albania e Croazia), ma troppo piccoli per rimpiazzare i volumi di traffico della Grecia.
Le prospettive a breve non sono buone: dal 2009 la Grecia ha perso il 25% circa del suo PIL e anche il commercio internazionale ha subito un enorme crollo. La ripresa, secondo le indicazioni del Fondo Monetario Internazionale, non arriverà prima del 2015 e chiaramente sarà molto lenta e incapace di generare i volumi di domanda di trasporto a cui si era abituati nei periodi pre-crisi.

Del resto anche il settore dello shipping legato ai traghetti sarà profondamente mutato. La situazione è particolarmente critica per le principali compagnie di navigazione. Considerando le perdite registrate dal 2009 si stima che nell'arco di un quadriennio le quattro principali compagnie di navigazione abbiano perso almeno 1 miliardo di euro. La ripresa economica ancora lontana mette a serio rischio la sopravvivenza stessa di alcune di queste compagnie.



Truck traffic (accompanied and unaccompanied) is strongly conditioned by the Greek economy and international trade of that country with the rest of the EU



Inoltre moltri altri Paesi del bacino Adriatico-Ionio sono in fase di recessione, in particolare Italia e Slovenia. Le economie meno colpite hanno dimensioni ridotte (Albania, Montenegro, B&H) e non compensano sicuramente il crollo della domanda di trasporto degli altri Paesi.

Sul traffico passeggeri lasciano ben sperare le previsioni sul 2013 di un incremento della domanda turistica verso la Grecia, in particolare da Paesi come Germania e Regno Unito. Tuttavia gran parte di questa domanda sarà soddisfatta dalle compagnie aeree low cost. Siamo di fronte ad un cambiamento strutturale della domanda che andrà ad incidere in maniera decisiva sull'offerta di trasporto via traghetto.

Il futuro immediato sta nella ricerca di nuovi mercati. L'East Med presenta alte potenzialità, con Turchia, Israele e Libano, Paesi che, superata la recessione del 2009, hanno ripreso a crescere. L'instabilità politico-sociale dell'Egitto rappresenta invece ancora un forte limite allo sviluppo di quel mercato, nonostante i buoni indicatori macroeconomici.

La Turchia è il mercato dalle potenzialità più immediate. Nel 2009 aveva conosciuto una recessione profonda, ma contrariamente alla maggior parte dei Paesi europei ne è immediatamente uscita. Oggi cresce ad un ritmo del 4% annuo e il Fondo Monetario Internazionale prevede incrementi più sostanziosi negli anni a venire.

Si tratta di un grande mercato con circa 80 milioni di persone e una stabilità politico-sociale superiore rispetto alle altre aree dell'East Med, il che non può che produrre effetti positivi su tutta l'economia.

Una prova tangibile delle potenzialità della Turchia si trova proprio in Adriatico, nel porto di Trieste, dove i traffici ro-ro lungo quella direttrice non conoscono crisi. Da anni nel porto vi è un servizio regolare trisettimanale, e a gennaio 2013 in piena crisi economica europea, è stato avviato un nuovo servizio bi-settimanale. In genere si tratta di trailer e semitrailer provenienti da Istambul e Mersin, che poi vengono caricati su treno e trasportati prevalentemente in Germania. E' l'esempio più eclatante di quello che l'Adriatico dovrebbe offrire per riguadagnare competitività: presidio di nuovi grandi mercati, collegamenti regolari, servizi intermodali, sostenibilità ambientale.